

ATE | MAGAZINE

LA MOBILITÉ NOUVELLE



Dossier Transport des achats
**Quand les achats
prennent le vélo**



Détachez le bon et venez vite car vous êtes attendus à Montezillon, petit village **entre lac et montagne** dans le canton de Neuchâtel. Plage, promenades sur les sommets jurassiens ou lecture passionnante dans une chambre personnalisée.

Chez nous pas de chichi, l'ambiance est chaleureuse. **La cuisine est 100% bio et nos espaces écologiques.** Notre ferme biodynamique avec sa fromagerie artisanale est juste à côté.

L'hôtel propose 25 chambres lumineuses avec vue sur le lac et 6 salles de séminaires calmes et modernes.

Visitez-nous sur www.aubier.ch

Hôtel
Restaurant
Ferme
Fromagerie
Boutique
Café-Hôtel
Torréfaction



Les Murailles 5
2037 Montezillon
Tél: 032 732 22 11
contact@aubier.ch

L'AUBIER
www.aubier.ch



Bonus ATE: un plus pour les membres

Echangez la carte
ci-contre et partez
à l'aventure!



Grâce au Pass solaire, voyagez en train avec 100% de courant vert.

L'ATE et les CFF s'engagent ensemble pour développer davantage encore le potentiel «vert» du rail. Le Pass solaire contribue à votre engagement écologique personnel.

En commandant le Pass solaire, vous vous assurez de voyager en train exclusivement avec des énergies propres. Le Pass solaire existe en trois formats, en fonction du nombre de kilomètres que vous parcourez en un an (5000, 10 000 ou 15 000 km).

Commande: www.ate.ch/pass-solaire, par téléphone au 031 328 58 58 ou à l'aide du bon de commande en première page de ce magazine.

Découvrez les autres offres Bonus à l'adresse: www.bonus-ate.ch ou au no de tél. 031 328 58 58

Pour une mobilité
d'avenir

ate



© myamsterdambike.com

14 Dossier

A-t-on besoin d'une voiture pour le chien, la famille, les achats et le transport d'objets plus encombrants? Nous dévoilons les alternatives.



© Daniel Ammann

8 Gothard

Dans plusieurs agglomérations, un trafic de 17 000 véhicules par jour, soit autant qu'au Gothard, n'a rien d'exceptionnel. Sauf que des personnes y vivent. Nous vous présentons quatre de ces endroits.



© Martine Wolhauser

12 Pédibus

Le chanteur pour enfants Virgil a créé une chanson sur le Pédibus. Nous l'avons rencontré à Fribourg où il évoque sa composition, le tournage du clip et le projet Pédibus.

ACTUEL

- 6 **Carnet noir**
Anne Cuneo nous a quittés
- 7 **ATE actif**
Signez l'initiative vélo!
- 8 **Gothard**
Le Club des 17 000
- 11 **Voiture**
Des pneus contre la pollution sonore
- 12 **Pédibus**
Séverine rencontre Virgil
- 14 **Dossier**
Faire ses achats sans voiture
- 26 **Grand format**
L'Asie et les trains à grande vitesse

VOYAGES

- 28 **Excursion à vélo**
De Zurich au Domleschg
- 31 **Idée d'excursion**
La petite maison dans la prairie
- 32 **Voyage en train**
Salutations du Tyrol

PERSPECTIVES

- 36 **Lettres de lecteurs**
- 37 **Portrait**
Les ateliers CFF avec Stephan Steiner

RÉGIONS

- 38 **Nouvelles des régions**

SERVICES

- 35 **Boutique**
- 43 **Offres pour les membres de l'ATE**
- 46 **Petites annonces**
- 47 **Protection juridique circulation**
- 49 **Enigmes / Dessin**
- 50 **Concours**
- 51 **Voyages via verte**

Page de couverture Comment transporter les courses? Nous présentons les alternatives au coffre de voiture. (© Fabian Lütolf)

ATE Magazine la mobilité nouvelle Le magazine de l'ATE Association transports et environnement. Abonnement: Fr. 19.-/an. Paraît 5 fois par an. **Adresse de la rédaction:** ATE, case postale 8676, 3001 Berne (tél. 031 328 58 58; e-mail: magazine@ate.ch). **Rédaction:** Stefanie Stäubli (sts), Jérôme Faivre (jfa). **Announces:** Markus Fischer (tél. 031 328 58 38, fax 031 328 58 99; e-mail: annonces@ate.ch). **Graphisme:** www.muellerluetolf.ch **Impression, distribution:** Ziegler Druck, Winterthur. **Papier:** Charaktersilk, 100% recyclé. **Tirage:** 79 000 (français 15 500, allemand 63 500). **Prochaine édition:** 4 juin 2015. **Remise des annonces:** 20 avril 2015. **Renseignements:** tél. 031 328 58 58.

Ce magazine est emballé sous un film plastique qui tient la comparaison avec une enveloppe en papier recyclé d'un point de vue environnemental. Cependant, le papier recyclé n'offre pas la même protection et entraîne plus souvent des dommages aux journaux.



Imprimé en Suisse

Editorial

L'amour pour le vélo



© Susanne Troxler

« Sans vélo, la vie serait une erreur » déclarait le philosophe Peter Sloterdijk dans le quotidien alémanique « Bund ». Une belle phrase. Après un hiver enneigé et glacé durant lequel j'ai voyagé dans le bus bondé, le retour des déplacements

pendulaires à vélo fut une libération. Je volais dans les airs, entendais les oiseaux chanter et me sentais pleine de vie. L'auteur Arthur Schnitzler écrivait : « La branche avec laquelle je m'accroche à la joie de vivre est en ce moment le cycle. »

Mais comment apporter ses courses à la maison ? Comment se rendre chez le géant suédois de l'ameublement pour acheter une étagère Billy ? Dans notre dossier à partir de la page 14, nous nous consacrons aux autres moyens de faire ses courses, du service de livraison au vélo cargo. A Copenhague – oui d'accord, encore et toujours Copenhague ! – il circule environ 40 000 de ces vélos de transport. Là-bas, les parents véhiculent à vélo leurs enfants ou des commissions, et les artisans leurs pots de peinture et des caisses à outils. Celui qui en Suisse circule avec un tel engin se sent encore assez seul, comme le montre notre portrait dès la page 20.

Peter Sloterdijk affirme aussi : « Depuis que nous parlons des nuisances des gaz à effet de serre, ils ont doublé. » Je ne comprends donc pas le Conseil fédéral qui veut introduire un système incitatif en matière climatique et énergétique mais en exemptant de taxe l'essence et le diesel (cf. ci-contre). Cependant notre gouvernement sait qu'une taxe pour le trafic routier n'aurait à l'heure actuelle aucune chance devant le Parlement. C'est ainsi dans une démocratie. Dans le canton de Berne, par exemple, tous les partis à l'exception de l'UDC étaient favorables à l'introduction d'un impôt écologique sur les véhicules à moteur. Vint alors un garagiste de Haute-Argovie qui manigança un projet populaire – et gagna le scrutin. Où allez-vous passer vos vacances ? Aimeriez-vous faire un tour à vélo de Zurich à Thusis ? Ou une randonnée dans le Jura ? Dès la page 28, vous trouverez nos propositions de voyage.

Stefanie Stäubli, rédactrice en chef



© Jérôme Favre

La politique des transports du gouvernement continue de faire marche arrière.

Prostration devant le lobby de l'automobile

La désillusion, tel est le ressenti de l'ATE suite à deux messages publiés par le Conseil fédéral. Ceux-ci concernent les fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération ainsi que le système incitatif en matière climatique et énergétique. Le gouvernement s'agenouille devant le lobby de l'automobile et fait des concessions en série.

Une augmentation de la surtaxe sur les huiles minérales de 6 centimes par litre de carburant et l'affectation intégrale de l'impôt sur les véhicules au financement des routes, telle est la proposition du Conseil fédéral. Le gouvernement a visiblement peur d'appliquer davantage le principe du pollueur-payeur vis-à-vis des automobilistes. Depuis son entrée en vigueur, la surtaxe sur les huiles minérales est affectée intégralement au financement spécial pour la circulation routière. Elle n'a pas augmenté depuis 1974 alors que les transports ferroviaires ont nettement renchéri. Une hausse digne de ce nom permettrait d'alimenter la caisse destinée au fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (Forta).

Au lieu de cela, le Conseil fédéral n'a pas réalisé à quel point les programmes d'agglomération sont indispensables. Il ne les a classés qu'au deuxième rang par rapport aux projets d'extension du réseau autoroutier – alors que c'est bien dans les agglomérations que se trouvent les véritables problèmes de trafic.

En outre, l'ATE ne comprend pas que le financement du Forta ne soit pas en phase avec les objectifs de la politique climatique et énergétique de la Suisse – ce qui est, hélas, aussi valable pour le second point : le système incitatif en matière climatique et énergétique. La volonté du Conseil fédéral d'introduire un tel système est louable. Ce système présente cependant un grave défaut : le trafic routier reste exempté de taxe. Et quand on considère que le trafic est responsable de plus du tiers de la consommation énergétique suisse et de plus de 40 % des émissions de CO₂, notre gouvernement aurait été mieux inspiré de venir avec une proposition courageuse. (ATE)

Déroute totale pour la « Vache à lait »

L'initiative au titre racoleur de « Vache à lait » de la branche automobile a subi une déroute totale devant le Conseil des Etats de mars dernier. Seule l'UDC s'est prononcée en faveur du projet. Le comité de l'initiative « Vache à lait » est composé uniquement

de politiciens du camp bourgeois. Malgré tout, également les Conseillers aux Etats de droite n'étaient guère disposés à approuver cette initiative, qui aurait privé l'Etat de recettes fiscales considérables. La Chambre haute a rejeté la requête populaire

par 31 voix contre 4. L'ATE salue cette décision. Le lobby routier voulait s'approprier par ce biais plus de 1,5 milliard de francs sur le dos de la formation, de l'agriculture et des transports publics régionaux. Présentée par ses partisans comme la solution pour financer équitablement les transports, cette initiative est tout sauf équitable. Elle demande notamment que ce ne soit plus la moitié, mais l'entier du droit d'entrée de base de l'impôt sur les huiles minérales qui soit affecté à la construction routière. (ATE)

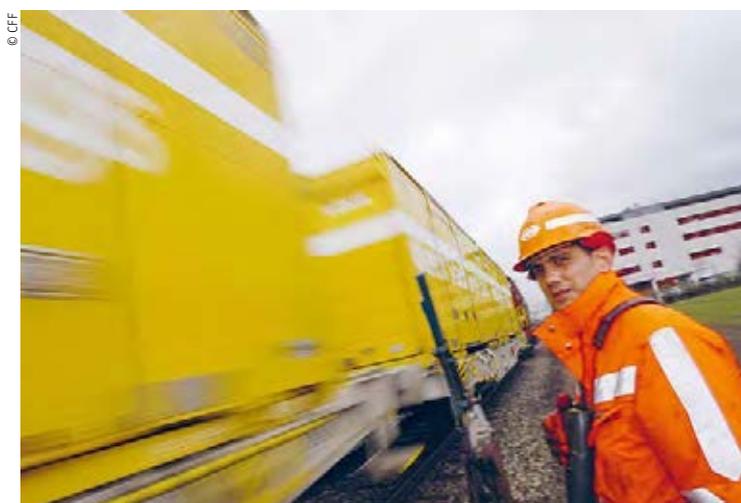
Ziegler ferme ses portes

L'entreprise Ziegler de Winterthur imprime le Magazine ATE depuis l'an 2000. Elle fermera ses portes à la fin de cette année. Le groupe de presse zurichois Tamedia, qui a repris l'ancienne entreprise familiale au début 2014, n'en veut plus. L'impression de laurier, donc de magazines, encarts publicitaires et brochures sera stoppée et les impressions offset et numérique seront vendues. Cette fermeture

coûtera la place à 73 collaborateurs, dont certains sont devenus des collègues très appréciés au cours des dernières quinze années. Nous les remercions de leur travail irréprochable et leur souhaitons beaucoup de succès dans la recherche d'un emploi. Le renouvellement partiel du parc de machines dans un avenir proche est une des raisons incitant Tamedia à fermer l'imprimerie. Il est bon à savoir que Tamedia aurait dû investir environ dix millions de francs dans un nouveau parc de machines – et que le groupe de presse a acheté, une semaine avant l'annonce de la fermeture de l'imprimerie Ziegler, ricardo.ch SA pour la somme de 240 millions de francs. Pour l'industrie suisse, il s'agit d'une nouvelle perte. Aujourd'hui, il n'est plus du tout aisé de trouver une imprimerie indépendante qui imprime encore en Suisse. (sts)

Bye bye le transfert des marchandises

Le Conseil national s'est prononcé contre un encouragement de

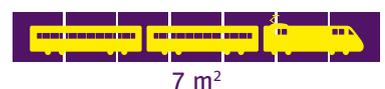
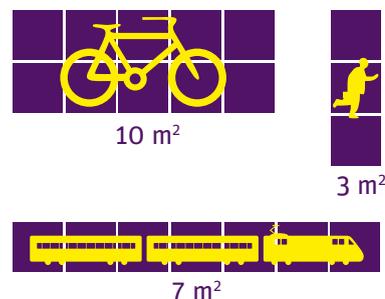
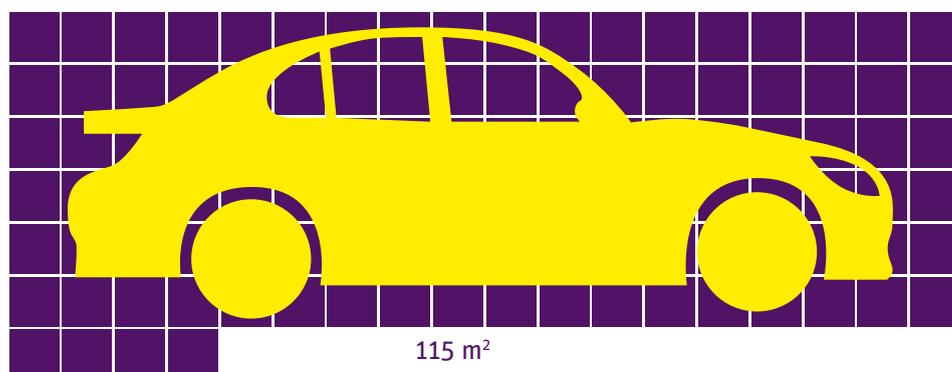


Les CFF économiseront-ils sur le dos du fret ferroviaire? Selon le Conseil national, ils ne sont plus contraints de fournir cette prestation de service public.

transbordement pour le rail, sabotant dans les règles de l'art le transfert des marchandises. Ce bonus de transbordement aurait constitué une incitation financière pour les entreprises qui décident de transporter leurs marchandises par le rail et aurait permis de faire progresser la politique de transfert modal. Cela ne s'arrête pas là: le Conseil national a également refusé d'inscrire dans la loi le transport de marchandises comme mis-

sion centrale des CFF. Le risque est donc que, faute d'obligation légalement contraignante, l'exégie fédérale limite ces transports aux lignes rentables. Actuellement, 23% des marchandises véhiculées à l'intérieur de la Suisse empruntent le chemin de fer. Une part de marché remarquable en comparaison internationale, mais un succès compromis par l'attitude négative du Conseil national. La menace d'un report vers la route se profile. (ATE)

La voiture est gourmande en espace



UN TIERS DE LA SURFACE habitable est utilisé pour le trafic. L'emprise au sol pour chaque moyen de locomotion et de transport varie fortement. C'est le trafic motorisé qui utilise de loin le plus de place: en mouvement, son besoin de surface est 11,5 fois plus élevé que celui d'un vélo et 38 fois supérieur à celui d'un piéton. Les transports publics, quant à eux, ont besoin d'une surface relativement grande, mais grâce à la haute capacité de transport des personnes et une occupation toujours meilleure, ils deviennent de plus en plus efficaces. Si on devait faire une comparaison entre le train et le bus qui circulent jusqu'à 16 heures par jour alors qu'une voiture de tourisme roule pour sa part en moyenne entre une et deux heures quotidiennement, le rapport serait encore plus défavorable pour le trafic individuel motorisé.

Anne Cuneo, militante visionnaire

Par Roger Nordmann

Ecrivaine reconnue internationalement, journaliste et cinéaste à succès, Anne Cuneo est décédée le 11 février 2015. Neuf ans plus tôt, à l'âge de 70 ans, à l'heure où d'autres profitent d'une retraite bien méritée, elle entraînait au comité central de l'ATE.



© Remy Steinegger

Anne Cuneo était une militante européenne, personnellement marquée par les drames de notre continent. Née en 1936 à Paris, elle grandit ensuite en Italie. Après la Seconde Guerre mondiale, elle arriva à Lausanne à l'âge de 11 ans. Le franchissement, pour ne pas dire la transgression, des frontières des pays européens est une constante dans son œuvre. Anne avait la fougue créatrice et la volonté de changer le monde.

De 2006 à 2008, Anne Cuneo siégea au comité central de l'ATE où elle s'engagea avec verve pour une ATE visible et combative. L'ATE était pour elle un des ces lieux où il est possible d'influencer la société par l'exercice de la politique. Avec obstination et détermination, Anne s'est battue pour que l'ATE séduise de nouveaux membres et puisse lancer l'initiative « Pour les transports publics ».

Rétrospectivement, le succès majeur de cette votation, dont le contre-projet intitulé « Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire FAIF » fut accepté le 9 février 2014 par 62 % du peuple, témoigne de son flair pour les vraies questions sociétales. Anne était de celles que l'adversité dope : plus la résistance passive se faisait sentir, plus elle persévérerait. Jusqu'à imposer la réalisation.

C'est probablement ce trait de caractère qui lui permit de rédiger les romans historiques les plus incroyables. En lisant « Le maître de Garamond », un roman sur les débuts de l'imprimerie et la Réforme, ou « La tempête des heures », qui évoque le refuge du Schauspielhaus de Zurich pendant la deuxième guerre mondiale, je me suis en effet souvent demandé d'où elle tirait la force de mener les vastes recherches

historiques qui donnaient un caractère quasiment scientifique à ses ouvrages.

Son dernier livre, « Gatti's Variétés », sorti en 2014, raconte le parcours de Carlo Gatti. Né en 1817 dans le Val Blenio, le héros quitte cette vallée très pauvre du nord du Tessin pour rejoindre

Plus la résistance passive se faisait sentir, plus elle persévérerait.

Paris puis Londres. Dans la capitale anglaise, il finit par ériger un empire des cafés-concerts. L'histoire de Gatti, personnage réel et père de la route du col du Lukmanier, est narrée par le petit Nicola, personnage fictif présenté comme le fils spirituel de Gatti. Evoquant les franchissements géographiques, les passerelles culturelles, l'Europe et l'aventure historique, ce livre est une forme de synthèse de l'œuvre et de la vie d'Anne Cuneo, l'auteur la plus lue de Suisse romande.

Anne franchit aussi les frontières en Suisse. Elle vécut de nombreuses années à Zurich. En plus d'une trentaine de romans et de nombreuses pièces de théâtre, elle était aussi scénariste, régisseuse et journaliste pour les télévisions romande et alémanique.

Anne, nous te remercions pour tout ce que tu nous as apporté. ■

Un tapis rouge pour les cyclistes

ATE actif!

L'initiative vélo lancée en mars veut promouvoir la pratique du vélo et développer une véritable culture cycliste en Suisse. Pédaler au quotidien et lors des loisirs doit devenir plus sûr et attractif. L'ATE participe à la récolte des 100 000 signatures.

La Suisse n'est pas encore l'Eldorado du vélo. Bien que de nombreuses localités aient développé leur réseau de pistes cyclables et créé de nouveaux espaces de stationnement, il reste beaucoup à faire en faveur des cyclistes. La situation varie selon les régions, mais on constate partout des trous dans le réseau de pistes cyclables. Aucune ville suisse ne figure dans le « Copenhagenize Index », qui recense les cités les plus actives en matière de promotion du vélo – et considère la bicyclette comme une véritable alternative à la voiture et aux transports publics.

Villes à valeur d'exemple

En tête de ce classement, aux côtés d'Amsterdam et de Copenhague figurent les surprenantes Séville et Bordeaux. La bicyclette à Séville trouve de plus en plus d'adeptes, grâce à une politique visionnaire à son égard. La part du vélo y a bondi de 0,5 % à 7 % en quelques années. Bordeaux a investi brillamment dans le réseau de pistes cyclables. Son système de vélos en libre service connaît un énorme succès. D'un pourcentage infime il y a peu, la part du vélo s'élève aujourd'hui à 10 %. Ces deux exemples montrent qu'avec une vision politique forte, le vélo décolle.

Le modèle danois

La culture cycliste par excellence se trouve à Copenhague : 36 % des déplacements s'y font à vélo, soit plus que le trafic individuel motorisé. Les investissements financiers pour améliorer les conditions des cyclistes sont considérables : 33 millions d'euros en 2013. Mais le jeu en vaut la chandelle. Les économies dans le domaine de la santé s'élèveraient chaque année à 227 millions d'euros. A titre de comparaison, le vélo stagne dans les villes suisses : Zurich n'enregistre qu'un

petit 6 %, Lausanne 2 %, St-Gall 3 % et Genève 5 %. Berne, Winterthur et Bâle font mieux avec respectivement 11 %, 13 % et 16 %. Au niveau national, seuls 4,8 % des étapes ont été effectués à vélo en 2010. C'est moins qu'en 2000 (6 %).

Conquérir l'espace public

Respectueux de l'environnement, bon pour la santé et le porte-monnaie, le vélo prend aussi peu de place sur la voie publique. Sur de courtes distances, il est souvent le plus rapide, notamment quand des infrastructures adaptées lui permettent d'échapper aux problèmes d'embouteillages. Un tiers des trajets en voiture font moins de 3 km, soit 10 à 15 minutes de vélo, et la moitié moins de 5 km, soit 17 à 25 minutes de vélo. Le potentiel de la bicyclette est donc considérable et insuffisamment exploité. L'initiative vélo doit permettre de passer à la vitesse supérieure.

L'objectif de l'initiative

L'initiative vélo demande l'inscription dans la Constitution fédérale de la promotion du vélo au quotidien et lors des loisirs, plus précisément dans l'article sur les chemins et sentiers pédestres. Ce dernier sert de modèle à l'initiative : les cantons et communes ont l'obligation d'aménager et d'entretenir un réseau pédestre attrayant et sûr ; ces mesures sont encouragées et coordonnées par la Confédération, y compris financièrement si nécessaire. A l'avenir, la Confédération doit aussi être en mesure de soutenir la mobilité cycliste. Merci de signer et de faire signer l'initiative autour de vous !

Plus de feuilles de signatures :
www.ate.ch/initiativevelo

L'initiative vélo veut dérouler le tapis rouge pour les cyclistes.



© Jérôme Faivre



© Jérôme Favre

Dimitri Simos, président ad interim de l'ATE Vaud

Lausanne (VD): Avenue du Léman / de Lavaux Trafic journalier moyen: 17 722 véhicules

« L'aménagement de l'Avenue du Léman / Avenue de Lavaux prévoit de nombreuses mesures pour apaiser la circulation et améliorer les conditions de sécurité. Cette avenue initialement à six voies a été construite durant la politique du tout voiture des années 1960/70. Au début des années 2000, elle a connu un premier réaménagement: élargissement des trottoirs, aménagement de bordures centrales, création de voies pour les bus sur certains tronçons. Elle est ainsi passée de six à quatre voies. Dans le cadre du projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM), des aménagements ultérieurs sont prévus.

En ce qui concerne le passage de six à quatre voies, le coût de cette transformation avait avoisiné les 900 000 francs. Les prochains travaux sont évalués à environ 1,7 million. Ici l'argent est investi intelligemment, car 350 000 personnes vivent dans l'agglomération de Lausanne. Au Gothard, la diminution de la vitesse dans le tunnel serait une mesure efficace pour réduire les risques d'accidents et leur gravité, à moindre coût. » ■



© Jérôme Favre

Eduard Rippstein, conseiller communal PDC

Ostermundigen (BE): Bernstrasse Trafic journalier moyen: 17 000 véhicules

LE CLUB DES 17 000

Chaque jour, 17 000 véhicules traversent le tunnel du Gothard. Une affluence qui n'a rien d'exceptionnel dans les agglomérations, à cela près qu'on y prend des mesures pour réduire la circulation. Au contraire du Gothard où il est prévu de dépenser trois milliards afin d'y augmenter le trafic.

« Comme la route de contournement d'Ostermundigen est surchargée, beaucoup de véhicules traversent la ville. Entre 80 et 90 % du trafic y est de nature interne. Il pourrait diminuer, à condition d'améliorer la desserte par les transports publics. Le tramway prévu était une bonne solution : avec une demi-cadence, nous aurions bénéficié d'une capacité deux fois plus importante qu'aujourd'hui avec le bus. Cette offre aurait sans aucun doute incité pas mal de monde à choisir les transports publics. Hélas, le projet n'a pas convaincu les votants. Nous avons depuis lors déposé une initiative visant à assainir la route de Berne et à optimiser le trafic.

Je suis extrêmement déçu par le canton et la ville de Berne. Rien ne bouge depuis le « non » au tramway. C'est ici, à la Bernstrasse, qu'on doit agir, pas au Gothard ! Il faut absolument gérer le trafic plus intelligemment, afin de le rendre supportable pour tout le monde. Un deuxième tube au Gothard signifierait tout simplement davantage de circulation et d'embouteillages à Lucerne. Alors on construira six voies sur la route jusqu'au Gothard, puis on en ajoutera aussi dans le tunnel... Ce n'est pas une solution, surtout qu'il existe des trains navettes-autos. ■

© Jérôme Favre



Käthy Walde, copropriétaire de la pharmacie « im Gärtnerhaus »

Schönenwerd (SO) : Oltnerstrasse Trafic journalier moyen : 17 733 véhicules

« Voici 17 ans que je vis à Schönenwerd, et j'ai aussi passé les deux premières années à l'Oltnerstrasse. La route est très encombrée, et la construction du tunnel de l'Eppenbergrasse n'arrange rien, car de nombreux camions traversent la localité pour aller au chantier et en revenir. Un projet de contournement de Schönenwerd a été refusé. C'est le moment d'investir pour rendre la si-

tuation vivable ici. Il faudrait rétrécir l'Oltnerstrasse pour faire ralentir les voitures dans le village. En ce moment, il vaut mieux éviter d'habiter sur l'Oltnerstrasse. On peut à peine ouvrir les fenêtres à cause du bruit et de la poussière. Les gens préfèrent vivre « côté jardin ». Je pense qu'investir de l'argent au Gothard serait une erreur : nous en avons davantage besoin ici, dans les agglomérations. » ■

« Je vis depuis quinze ans à la St-Gallerstrasse, où j'ai un garage et une petite station-service. J'habite juste en dessus avec ma famille. Il faut faire quelque chose à Gossau, car il y a vraiment trop de circulation. Nous vivons à deux kilomètres du centre, tout près de Coop et Migros, dans la zone industrielle. C'est aussi une des raisons pour laquelle il y a tant de camions. Beaucoup passent par le centre de Gossau pour économiser sur la redevance poids lourds. Le trafic commence à quatre heures du matin ! Il y a autant de circulation au Gothard que devant notre porte. C'est une aberration totale d'y construire un second tube pour n'utiliser ensuite qu'une seule voie. Il vaudrait mieux in-



© Daniel Ammann

Roberto Lorenzi, garagiste

Gossau (SG) : St-Gallerstrasse Trafic journalier moyen : 16 683 véhicules

vestir l'argent ailleurs, par exemple chez nous. Au Gothard, des embouteillages ne se forment que pendant les vacances et certains jours fériés ; les gens devraient avoir

un peu de patience. Pourquoi s'y rendre en même temps que tout le monde ? On sait parfaitement quand il y aura des bouchons. » ■

Un climat favorable pour les voitures

Par Urs Schwegler

D'ici 2021, la limite d'émissions de CO₂ des véhicules neufs sera abaissée à 95 grammes par km. Cette valeur est déjà atteignable aujourd'hui, sans pour autant se priver.

En Suisse, le trafic routier est responsable de 40 % des émissions de CO₂. La Confédération a décidé de renforcer les mesures, essentiellement avec des prescriptions sur les émissions de CO₂. Si un importateur de véhicules neufs ne les respecte pas, il doit passer à la caisse. En 2015, la valeur visée est de 130 grammes de CO₂ par km. De concert avec l'UE, cette valeur sera abaissée à 95 grammes d'ici 2021.

Le défi est de taille. En 2013, les émissions des voitures neuves en Suisse affichaient encore une moyenne de 145 grammes de CO₂. Le succès des SUV, des 4x4 et des véhicules « premium » à puissante motorisation maintiennent la Suisse dans les derniers de classe en Europe, aux côtés de l'Estonie et de la Lettonie.

Réalisable dès aujourd'hui

La bonne nouvelle: 95 grammes de CO₂ est une valeur atteignable. Nombre de voitures se situent aujourd'hui déjà en-dessous. C'est bien sûr le cas des voitures électriques et des hybrides plug-in, dont le moteur à explosion vient en appoint pour les trajets longs, mais aussi de plusieurs véhicules hybrides ou au gaz naturel. La liste comprend également des modèles à essence ou diesel. Une évolution rendue possible par l'efficacité croissante des petits moteurs avec un nombre réduit de cylindres, parfois assortie de mesures au niveau de l'aérodynamisme ou des pneus.

Ouvrir l'œil à l'achat

Le bilan financier des voitures économes est souvent intéressant en raison des coûts de carburant

nettement réduits, des rabais écologiques proposés par diverses assurances et de la remise d'impôt sur les véhicules dans certains

cantons. Les lauréats de l'Ecomobiliste 2015 affichent des valeurs de CO₂ comprises entre 63 et 89 grammes (cf. tableau). ■

Commentaire

Un pas qui ne fait pas de mal



© Valérie Chérelat

Moritz Christen,
Ecomobiliste ATE

La Suisse revoit enfin la valeur limite de CO₂ pour les voitures neuves. Les premières valeurs contraignantes n'ont été introduites qu'en 2012. Jusqu'alors, les importateurs avaient une liberté totale. Ce laxisme se confirme par les chiffres: en 2012, alors qu'en Europe, la moyenne oscillait déjà entre 117 et 128 grammes, la valeur de la flotte suisse affichait encore 151 grammes.

La préférence des Suisses pour les véhicules lourds et puissants ne faiblit pas. Le pouvoir d'achat permet de se prendre pour un garde forestier des Hautes-Alpes. C'est pourquoi toute incitation envers les importateurs afin qu'ils proposent sur le marché davantage de modèles moins gourmands est la bienvenue.



Top Ten de l'Ecomobiliste 2015

Classement	Marque	Modèle	Type de carburant	Cylindrée en cm ³	Puissance en kW et ch	Vitesses	Etiquette énergétique 2015 CO ₂ en g/km	Notation globale	Evaluation graphique
1	VW	eco up! 1.0 BMT Gaz naturel CH	G	999	50/68	m5	A 63	88.2	★★★★★
1	Skoda	Citigo 1.0 Green tec CNG Gaz naturel CH	G	999	50/68	m5	A 63	88.2	★★★★★
1	Seat	Mii 1.0 MPI Ecofuel CNG Gaz naturel CH	G	999	50/68	m5	A 63	88.2	★★★★★
4	Audi	A3 SB 1.4 TFSI g-tron S-tronic Gaz naturel CH	G	1395	81/110	a7	A 70	84.6	★★★★★
5	VW	Golf 1.4 TGI BlueMotion DSG Gaz naturel CH	G	1395	81/110	a7	A 74	83.0	★★★★★
6	Lexus	CT 200h Hybrid	E	1798	100/136	as	A 82	81.4	★★★★★
7	Seat	Leon 1.4 TGI CNG Gaz naturel CH	G	1395	81/110	m6	A 75	80.2	★★★★★
8	Mazda	2 SKYACTIV-D 105	D	1499	77/105	m6	A 89	79.5	★★★★★
9	Suzuki	Celerio 1.0 Unico	E	998	50/68	m5	A 84	78.8	★★★★★
10	Lancia	Ypsilon 0.9 TwinAir NP	G	875	59/80	m5	A 69	78.4	★★★★★

Des pneus pour les tympans

Par Hanspeter Gloor

En Suisse comme dans d'autres pays industrialisés, le bruit de la circulation nuit à la santé. Les remèdes prescrits sont une réduction de la vitesse et de meilleurs pneus.

En Suisse, 1,6 million de personnes sont exposées au bruit de la route et subissent un niveau sonore nuisible ou très préoccupant. On estime les coûts dus à cette pollution à plus de 1,4 milliard de francs par an. En cas de dépassement des valeurs limites, la loi oblige la Confédération, les cantons et les communes à diminuer à la source les nuisances sonores de la circulation. Mais il n'est pas toujours possible d'ériger des parois antibruit, que ce soit pour des raisons de place ou d'esthétisme. Et les fenêtres insonorisées ne réduisent le bruit que si elles sont fermées.

Les cantons de Suisse romande utilisent depuis 2008 des revêtements de route qui absorbent le son. Il en résulte une réduction sensible du bruit, jusqu'à environ quatre décibels à long terme. Par rapport au coût d'autres mesures, comme les parois antibruit ou les fenêtres insonorisées, les revêtements routiers sont plus avantageux – même si leur durée de vie est plus courte et s'ils nécessitent un entretien plus régulier.

Une éco-étiquette pour les pneus

Bien que l'industrie automobile conçoive des moteurs de plus en plus silencieux, la tendance est actuellement aux voitures lourdes et aux pneus plus larges, donc plus bruyants. Des études montrent que le bruit de roulement influe grandement sur le volume sonore du trafic routier, et cela dès une vitesse de 25 km/h pour les voitures neuves ou 50 km/h pour les nouveaux camions.

Les pneus sont essentiels à une voiture. L'efficacité énergétique est fonction de la résistance au roulement. Plus cette dernière est faible, plus la consommation de carburant et les émissions de CO₂ seront basses. A l'achat de nouveaux pneus, il vaut la peine d'effectuer une comparaison pour choisir des modèles sûrs, économes en énergie et silencieux. L'étiquette pneus de la Confédération affiche les valeurs relatives à la résistance au roulement, à l'adhérence sur sol mouillé et aux bruits de roulement. ■

www.etiquette-pneus.ch



De bons pneus permettent aussi de réduire la consommation de carburant : jusqu'à 0,5 litre par tranche de 100 kilomètres.

Commentaire limiter la vitesse



Markus Knauss,
co-directeur de
l'ATE Zurich

L'Ordonnance sur la protection contre le bruit, entrée en vigueur en 1987, prévoyait une réduction complète du bruit d'ici 2002. Toutefois, les cantons et les communes n'ont pas atteint cet objectif. Le délai de restructuration a été prolongé une dernière fois, jusqu'en mars 2015 pour les autoroutes et mars 2018 pour les autres routes.

Malheureusement, les voitures sont devenues à peine plus silencieuses. Le volume du trafic automobile n'a pu être réduit. Et la construction de parois antibruit pose souvent problème dans les zones

fortement urbanisées et ne peut s'avérer une solution que dans des cas exceptionnels.

Les limitations de vitesse restent le principal objectif à atteindre, également du point de vue légal. Alors que l'installation de fenêtres antibruit n'a de résultats que dans les bâtiments, la limitation de vitesse à 30 km/h en agglomération a de nombreux effets positifs. Elle profite à tous ceux qui se déplacent à pied ou à vélo, mais également à ceux qui se trouvent sur leurs balcons ou dans des parcs. En outre, plus la vitesse est réduite, plus la sécurité du trafic augmente.

Egalement le choix des pneus a son importance. Il a une influence non seulement sur la réduction du bruit, mais aussi sur la sécurité routière et la consommation de carburant.

C'est à Fribourg que le Magazine ATE a retrouvé Séverine Emery, coordinatrice cantonale du Pédibus, et le chanteur pour enfants Virgil. Ensemble, ils évoquent la chanson de Virgil sur le Pédibus et l'importance de ce système d'accompagnement des enfants à pied à l'école.

Au rythme du pas avec le Pédibus

Magazine ATE : « C'est un vrai bus mais à pied. Qui m'permit de voyager. Sur le chemin on rigole. » Voici quelques paroles extraites de ta chanson « Au rythme du pas ». Quelles ont été tes sources d'inspiration ?

Virgil : Comme je suis enseignant, je connaissais déjà bien le Pédibus avant que Séverine ne me propose de faire une chanson. J'ai vraiment été enchanté par sa

démarche. Pour la composition, on m'a laissé une liberté totale. Je me suis mis à la place d'un enfant. Je me suis représenté ce qu'il vit et ressent quand il parcourt le chemin de l'école à pied. Par ailleurs, je suis resté fidèle à ma philosophie: surtout ne pas moraliser et ne pas créer quelque chose d'enfantin.

Séverine : L'idée d'une chanson et d'un clip était de donner

un message dynamique et positif sur un projet qui l'est tout autant. Il existe de nombreux supports d'information sur le Pédibus. La chanson et le clip parlent véritablement aux enfants, alors que la plupart des autres supports s'adressent surtout aux parents.

Virgil : Il est vrai que le chemin de l'école à pied est une expérience formidable. Aujourd'hui encore, 25 ans plus tard, j'ai des souvenirs incroyables de ces moments de l'enfance avec mes camarades. Au rythme du pas, on prend vraiment le temps d'observer ce qui se passe autour de soi, de discuter, de rigoler. Cela, on ne le fait pas forcément en voiture et dans la vie de tous les jours.

Séverine : Le chemin de l'école forge une expérience. Comme l'école infantine commence dès l'âge de quatre ans, les enfants sont vraiment trop jeunes pour parcourir ce chemin seuls. Le but du Pédibus est de les amener progressivement à être autonomes, de leur apprendre à se déplacer en sécurité. Avec le Pédibus, cet apprentissage se fait dans de bonnes conditions et assez longtemps pour que ce soit vraiment bien acquis. J'ai moi aussi un très bon souvenir de mon parcours vers l'école, où on retrouvait les copines et les copains au fil du chemin.

« Se déplacer à pied, c'est une habitude qui se prend et s'apprend dès le plus jeune âge. » Séverine

Dans une société de plus en plus stressante, les parents ont-ils vraiment le temps d'organiser un Pédibus ?

Séverine : Il vaut vraiment la peine de prendre ce temps car on y vit des moments privilégiés. Quand on accompagne un groupe d'enfants, on peut discuter avec eux. On a aussi l'occasion d'observer son propre enfant: comment il interagit avec ses camarades, comment il se comporte en dehors de la cellule familiale. En termes de convivialité et de sociabilité, c'est une expérience à vivre. Par ailleurs, le temps qu'on investit dans un Pédibus, on le retrouve aussi. Comme l'enfant sera davantage autonome, les parents ne seront pas contraints de le conduire partout, que ce soit à l'école, à un entraînement sportif ou une leçon de musique.

L'organisation d'un Pédibus avec d'autres parents, n'est-ce pas une prise de tête ?

Séverine : Il n'est pas très difficile de trouver un groupe de quatre ou cinq familles. Même à deux familles, on peut déjà démarrer une ligne. Un parent conduit généralement un Pédibus un à deux jours par semaine. Le reste du temps, d'autres parents prennent le relais. Grâce à l'entraide, le Pédibus représente clairement un gain de temps pour les parents.

Virgil : L'engagement des parents est primordial car ils sont le pilier d'une ligne. Le Pédibus n'est



© Jérôme Faivre



© Martine Wohhauser

« Je suis resté fidèle à ma philosophie de compositeur : surtout ne pas moraliser et ne pas créer quelque chose d'enfantin. » Virgil

pas un service rendu. Toutes les familles participent activement. En apportant chacun sa pierre à l'édifice, tout le monde profite des avantages du système.

La coordinatrice Pédibus aide-t-elle les familles à s'organiser ?

Séverine : Je me déplace pour aider les parents à s'organiser pour la création de la ligne. Cela prend en général une soirée et consiste à mettre en place un planning. Après deux semaines d'activité, on procède à un petit bilan et on fait les ajustements nécessaires. Le plupart du temps, cela se passe très bien et fonctionne toute l'année scolaire. Par la suite, la ligne se dissout ou se renouvelle selon les besoins : certains enfants n'auront plus besoin d'être accompagnés, d'autres, plus petits, intégreront le Pédibus.

On parle beaucoup des « parents taxi » amenant leur enfant en auto à l'école. Un mythe ou une réalité ?

Virgil : Les voitures qui naviguent autour de l'école, c'est un

problème qu'on constate au quotidien. Parfois, l'école doit même donner des directives aux parents pour assurer la sécurité aux abords de l'établissement. Tout cela se fait souvent dans la précipitation car les parents doivent aller travailler. C'est vraiment dangereux.

Finalement, pour la sécurité de son propre enfant, on en met d'autres en danger...

Séverine : Les parents évoquent parfois l'argument de la sécurité, mais pas toujours. C'est surtout parce qu'ils pensent qu'ils ne peuvent pas faire autrement, qu'ils n'ont pas le temps et qu'il n'existe pas d'alternatives.

Par ailleurs, les enfants qui viennent à pied à l'école sont-ils mieux réveillés le matin en classe ?

Séverine : Oui, c'est généralement le cas. Le Pédibus est aussi bon pour la santé. Beaucoup d'enfants sont aujourd'hui en surpoids car ils ne bougent pas suffisamment. Ils sont trop véhiculés. Parcourir le chemin de

l'école à pied permet de faire de l'exercice sans s'en rendre compte. Se déplacer à pied, c'est une habitude qui se prend et s'apprend dès le plus jeune âge.

Virgil, en septembre de l'année dernière, tu as participé à la « Journée internationale à pied à l'école » en tant que parrain du Pédibus. Que retiens-tu de cette expérience ?

Virgil : Tout d'abord l'enregistrement de la chanson sur le Pédibus m'a permis de retourner en studio. Le tournage du clip vidéo avec un Pédibus du village de Cottens a aussi été une expérience incroyable. Puis est venue la journée de parrainage en septembre, où j'ai accompagné deux lignes, guitare en mains. Quand nous sommes arrivés dans l'enceinte de l'école, tous les enfants ont accouru vers nous et j'ai improvisé un petit concert. Il était difficile de les faire retourner en classe... Aujourd'hui, je reprends cette chanson lors de mes concerts et elle est devenue un tube !

Que conseillez-vous aux parents intéressés par la création d'une ligne Pédibus ?

Séverine : Je les invite à se rendre sur le site du Pédibus. Ils y trouveront toutes les informations utiles : la liste des lignes existantes et du matériel qu'ils peuvent commander gratuitement (gilets réfléchissants, etc.). Ils pourront y visionner le clip de la chanson et télécharger gratuitement la musique en mp3. Puis, je les encourage à prendre contact avec leur coordinatrice Pédibus régionale (Fribourg, Genève, Jura, Valais, Vaud, Lausanne), qui pourra les soutenir pour la création d'une nouvelle ligne. Il est important de s'annoncer afin de rendre visibles les lignes Pédibus et de pouvoir bénéficier des avantages du Pédibus, comme l'assurance du bpa, qui couvre gratuitement les parents conducteurs.

Interview : Jérôme Favre

www.pedibus.ch



Se rendre au marché à vélo cargo – une habitude encore peu ancrée en Suisse mais qui séduit de plus en plus en Europe.

Quand les achats p

Par Stefanie Stäuble

A-t-on réellement besoin d'une voiture pour faire ses achats ? On peut se le demander. Et regarder avec envie vers l'Europe, où les autorités misent depuis peu sur les vélos de transport.



© Fabian Lüthi

rennent le vélo

Michèle Baumgartner pousse son chariot jusqu'à son break pour y transférer deux cabas, de l'eau minérale et un pack de bière. Comme je mène une petite enquête sur le parking de la Coop Sulgenau, à Berne, elle accepte de me dire pourquoi elle fait ses commissions en voiture: «J'ai deux fils adolescents qui mangent comme dix. Il me serait difficile de transporter tout ça à la maison sans voiture.»

Lors du dernier sondage du Magazine ATE, 49% des membres de l'association ayant répondu ont indiqué utiliser leur voiture pour les loisirs, 47% pour leurs achats et 38% pour les vacances. Tandis que seuls 19% se rendaient au travail en automobile.

Michael Adler, rédacteur en chef de «Fairkehr», le magazine allemand de la mobilité écologique, pense qu'on peut se passer d'une voiture même quand on doit faire les courses pour plusieurs personnes: «Avec deux grandes sacoches Ortlieb fixées au porte-bagages de mon vélo, je peux transporter les achats de la semaine pour ma famille, c'est-à-dire quatre personnes», affirme-t-il.

Pourquoi les gens optent-ils pour la voiture? La sociologue danoise Malene Freudendal-Pedersen explique ce choix par ce qu'elle appelle des «histoires structurelles»: «Ce sont des déclarations automatiques liées à certaines normes sociales, par exemple <il faut une voiture quand on a des enfants> ou <quand on doit faire les courses>. Ce ne sont pas toujours des prétextes, car il peut être vraiment pratique de posséder une automobile. Mais cela crée une situation de fait, souvent sans qu'il ait été possible de faire d'autres expériences.»

Livraisons à la force du mollet

Faire ses commissions en voiture, à vélo ou à pied influe fortement sur le bilan environnemental de l'achat (cf. graphique en page 16). Et ce choix du mode de transport dépend en grande partie de l'emplacement des commerces, comme l'affirme et le réaffirme Ulla Rasmussen du VCÖ, l'ATE autrichienne. «Un supermarché situé en périphérie voit 92% de sa clientèle venir en voiture, alors qu'avec un magasin de la même enseigne au centre-ville, cette proportion tombe à 34%. La part de la voiture est encore plus faible pour les commerces situés au centre des grandes villes: 60 à 90% de leur clientèle y vient à pied.»

L'ATE veille donc à ce que les nouveaux centres commerciaux soient bien desservis par les transports publics et qu'ils élaborent un bon concept de mobilité. Par exemple, le fait que le centre commercial Sihlcity propose un service cycliste de livraison à domicile doit beaucoup au modèle de mobilité négocié avec l'ATE Zurich: comme le centre a lui-même intérêt à limiter le nombre de trajets en voiture, il est possible de se faire apporter les achats effectués dans les commerces de Sihlcity chez soi ou à son bureau en ville de Zurich,

La moitié de tous les trajets urbains pourraient être transférés sur le vélo.

pour 8 francs par course. Le service social de livraison Züriwerk amène jusqu'à la porte les marchandises, bien emballées, au moyen d'une remorque tractée par un vélo électrique.

Hop, dans la caisse!

Alors que les vélos de transport sont encore rares dans nos contrées, ils font partie du décor dans de nombreuses villes européennes. Environ 40 000 vélos cargo circulent à Copenhague. Avec le projet de recherche «Cyclelogistics», l'Union européenne soutient des initiatives dans des villes aussi diverses que Cambridge, Prague et San Sebastian, afin de confier le transport des marchandises commerciales au vélo cargo. La politique suisse ne prévoit rien de tel.

Comme le montre l'étude Cyclelogistics menée dans onze pays de l'UE, il existe un grand potentiel même pour les achats personnels. «En moyenne, 51 % de tous les trajets urbains en voiture ou en camion pourraient être transférés sur vélo», évalue Karl Reiter, de la société de recherche pour la mobilité FGM-AMOR,

qui a coordonné l'étude. «Si rien qu'un millième des trajets accomplis dans toutes les villes européennes était effectué à vélo plutôt qu'en voiture, on économiserait déjà 15 000 tonnes de carburant et 37 000 tonnes de CO₂», ainsi que l'ont calculé M. Reiter et son équipe.

«Actuellement, beaucoup de gens pensent ne pas pouvoir se passer de la voiture pour leurs achats du quotidien. Sensibiliser ne suffit pas: il faut investir dans les infrastructures, par exemple dans de meilleurs chemins piétonniers et pistes cyclables, mais aussi des stationnements sécurisés et pratiques pour les cyclistes, à proximité des immeubles d'habitation, des commerces et des entreprises», plaide M. Reiter.

La question ne figure pas encore à l'agenda politique suisse. Quid de projets qui donneraient une impulsion au vélo de transport? Actuellement, la base légale fait défaut. Plus exactement, la promotion du vélo n'est pas régie au niveau fédéral, mais cantonal. Ce n'est que si le peuple accepte l'initiative vélo lancée par l'ATE, Pro Vélo et des organisations partenaires

(cf. page 7) que la culture cycliste sera introduite dans la Constitution fédérale et qu'il sera possible de financer des projets de promotion du vélo.

La plus grande ville de Suisse est déjà passée à l'action: avec la municipalité de Zurich et d'autres partenaires, la Haute école zurichoise des sciences appliquées (ZHAW) a développé une offre innovante pour le transport de marchandises en milieu urbain. Helene Schmelzer, de la ZHAW, en précise les contours: «Nous étudions l'effet de la mise en commun des envois de différents prestataires logistiques ou l'utilisation de véhicules alternatifs comme les vélos de transport.» Si la ville de Zurich a choisi de jouer un rôle de pionnier, c'est parce qu'elle souffre beaucoup des goulets d'étranglement du trafic. Ils entraînent des retards pour les fournisseurs et leur clientèle dans la livraison et la réception des marchandises, et le centre-ville en particulier voit son accessibilité limitée. «Avant Zurich, presque aucune ville en Suisse n'incitait à transporter les marchandises à vélo», constate Mme Schmelzer. «La situation changerait d'un seul coup si on introduisait l'interdiction de circuler au centre-ville ou un péage urbain comme à Londres.»

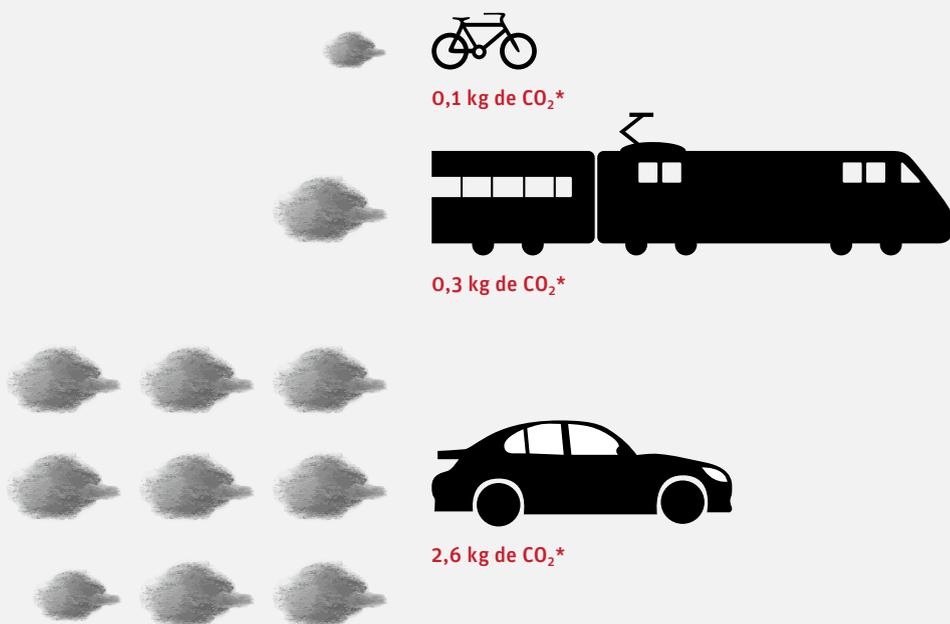
Bâle a pris un virage encourageant. Début 2015, le centre-ville a presque été entièrement fermé à la circulation automobile. Depuis lors, les missions de transport pour les coursiers à vélo ont augmenté de 20%. A partir de 11 heures, quand les véhicules de livraison n'ont plus accès au centre, les vélos cargo des deux services cyclistes entrent en scène. L'activité de fret à deux ou trois roues est en plein essor dans la cité rhénane, que ce soit pour des envois postaux express, des produits chimiques pour Novartis ou des aliments destinés aux restaurants.

Alternative au coffre de voiture

Au moins la Confédération soutient-elle, avec son «Centre de services pour une mobilité innovatrice et durable» intégré au DETEC, un projet pilote de logistique à vélo: l'Association suisse des services de livraison à vélo (VLD), fondée en 2012 et qui réunit ces prestataires sous un même toit. En Suisse romande, les remorques

Comparaison CO₂: Trajet commerce-domicile

(supermarché en périphérie, aller et retour 10 km au total)



*Y compris la fabrication du véhicule.

à vélo sont estampillées « Dring Dring » ou « Caddie Service » et, en Suisse allemande, « Züriwerk bringt's » ou « Voilà Aarau ». Une offre pour des livraisons sans émission de carbone a été introduite dans 21 localités suisses. A Berthoud, ville pionnière et première de sa classe, le nombre annuel de trajets est passé de 4000 en 1997 – année de la fondation du service – à 30000 actuellement. « On compte environ 150000 missions par an au total dans toute la Suisse », précise Samuel Schmidiger de la société Büro für Mobilität AG, mandatée pour diriger l'association VLD. « Nous sommes sur le point d'étendre l'offre à de nouvelles localités. Des projets sont en cours. Ainsi, à Berne, le conseil municipal a reçu le mandat d'élaborer un concept. »

Presque toutes les livraisons coûtent quelques francs, car ce sont souvent des coursiers à vélo qui sont à l'œuvre. Mais chez Manor Fribourg Centre, on peut déposer gratuitement ses achats au guichet de « Cabamobil ». Les employés de « Cabamobil » sont des personnes en recherche d'un emploi, à l'image de projets similaires à Berthoud ou Liestal. « La prestation doit avoir son prix pour la clientèle », relève Samuel Schmidiger. « Mais il est aussi important que les détaillants impliqués présentent l'offre bien visiblement dans le magasin, par exemple aux caisses et au service à la clientèle: les chiffres seront alors bons. »

Pour les services de transport à vélo, la livraison à domicile des achats quotidiens n'est souvent qu'une activité parmi beaucoup d'autres et souvent moins lucrative, poursuit Samuel Schmidiger. « Cela dit, en de nombreux endroits, il s'agit d'un bon projet social, qui a des effets positifs sur la création de valeur locale. Le commerce de détail et les unions de villes offrent une véritable alternative au coffre de voiture et invitent les gens à transporter leurs achats à pied, à vélo ou avec les transports publics, assumant ainsi leur responsabilité vis-à-vis d'une meilleure qualité de vie. »

Pour la VLD et les services de livraison, il est important d'élargir la perspective et de considérer la logistique régionale comme un tout. Samuel Schmidiger: « Les habitudes de consommation ont



À Lausanne et Yverdon, le service Dring Dring livre les achats au domicile de la clientèle.

beaucoup changé ces dernières années avec le commerce en ligne et les livraisons dernière minute. En outre, les villes doivent trouver des solutions pour faciliter le transport des marchandises dans leurs centres. »

Les idées fleurissent

À Bienne, un boulanger livre ses marchandises à vélo depuis longtemps, car ses apprentis n'ont généralement pas de permis de conduire. Le service de messagerie express Swissconnect effectue aussi des transports de ville en ville: des coursiers à vélo de tout le pays apportent les envois jusqu'au train et vont les chercher à la gare de destination. Un agriculteur bio vend ses légumes une fois par semaine dans le quartier sans voiture Oberfeld à Ostermundigen. Le centre commercial Westside de Berne propose un service de livraison à domicile en collaboration avec la coopérative Band, prestataire

d'emplois protégés. Avec un « abonnement fruits ou légumes », on reçoit régulièrement une provision de vitamines. Et même le géant suédois de l'ameublement assure des livraisons porte-à-porte par transporteur ou envoi de colis jusqu'à 35 kilos. Il n'est plus possible de se réfugier derrière un argument tel que: « Je ne vais quand même pas transporter mon étagère Billy à vélo, comme le voudraient ces écolos! ? » ■

Autres articles dans ce dossier

- L'actualité des villes européennes: pages 18 et 19.
- La famille Krähenbühl et son vélo de transport: pages 20 et 21.
- Informations pratiques sur les vélos de transport: page 22.
- Entretien avec Coop et Migros sur les déplacements liés aux achats: pages 24 et 25.

On les préfère sans assistance

Avec plus de 200 clients réguliers et 150 000 kilomètres parcourus chaque année, « Outspoken delivery » est le plus important service de messagerie de son genre au Royaume-Uni. Fondée en 2005, la société a tissé des liens étroits avec la ville universitaire de Cambridge. Elle roule aussi à Glasgow et à Londres. Comme ailleurs, le service se concentre sur les derniers kilomètres (ou plutôt miles) : les marchandises embarquées en périphérie sont distribuées au centre-ville, principalement avec des vélos de transport et de petits véhicules électriques. « Nous livrons aussi des périodiques avec nos vélos cargo et nos remorques : 15 000 magazines par mois à plus de 400 adresses », précise Gary Armstrong de « Outspoken delivery ».



A Londres, « Gnewt Logistics », abréviation de « Green new transport » (nouveaux transports verts), a été le premier service de livraison à utiliser des vélos de transport. Dans le cadre du projet « Last Mile Logistics » soutenu par l'UE, d'autres entreprises entendent mettre en service des vélos cargo, afin de répartir

dans la ville les marchandises arrivées par le train en gare d'Euston.

Il est intéressant de noter qu'en Angleterre, la plupart des vélos de transport utilisés ne bénéficient pas d'une assistance électrique. Si tel était le cas, ils devraient être immatriculés et seraient amendables en cas d'infraction. ■

La photo qui fit tout basculer

La société « La Petite Reine » a débuté ses activités à Paris. Également présente à Lyon, Bordeaux, Rouen et Dijon avec un total d'un million de mandats par an, elle est de ceux qui comptent dans le domaine des transports non polluants.

Le service de livraison s'est implanté à Genève en 2008, sous le nom de l'Ecomotrice. En voyant une photo d'un vélo triporteur, Gérard Valeri, son fondateur, a décidé de rencontrer l'inventeur de l'engin. C'est ainsi que l'entreprise a adopté le vélo cargo capable de transporter jusqu'à 150 kilos. Aujourd'hui elle en possède une vingtaine, ainsi qu'une douzaine de véhicules à gaz. L'Ecomotrice couvre essentiellement la région genevoise. Pour effectuer les tournées dépassant 150 km, elle travaille en collaboration avec « Vert chez vous ».

En plus du transport de marchandises, Gérard Valeri mise aujourd'hui aussi sur la collaboration avec les services de messagerie express, sur la location des triporteurs pour des événements et sur la vente d'espaces publicitaires. Il prévoit d'étendre ces activités à toute la Suisse. ■

Une touche de couleur en ville

Graz est la preuve qu'une politique publique peut montrer l'exemple : depuis quelque temps, cette ville autrichienne utilise des vélos cargo pour l'entretien de sa voirie.

En outre, le service de l'environnement de Graz encourage financièrement l'acquisition de vélos cargo : les sociétés, les institutions et depuis peu les communautés reçoivent jusqu'à 1000 euros à l'achat. « L'augmentation des demandes de subvention montre que de plus en plus d'entreprises sont intéressées à se procurer un vélo de ce genre », relève Lisa Rucker, conseillère municipale en charge de l'environnement. « Non seulement les vélos de transport sont silencieux et n'émettent pas de particules fines, mais ils sont aussi personnalisés avec beaucoup de créativité, ce qui apporte des couleurs et de la joie de vivre dans la ville. Ils sont la forme la plus douce d'une logistique urbaine efficace. »



Chargez les vélos !

Le VCD (l'ATE allemande) touche la corde sensible de la capitale avec son projet «Lasten auf die Räder!» («Chargez les vélos!»). «Toujours plus de personnes considèrent outre-Rhin que le transport en vélo cargo est une alternative écologique à la voiture», explique Arne Behrens, responsable du projet. «Les vélos de transport pourraient bien devenir une des tendances de 2015. Ils font déjà partie du décor de certains quartiers de Berlin.»

Les entreprises, communes et médias s'intéressent beaucoup au projet du VCD. «Notre site www.lastenrad.vcd.org (en allemand) fournit des informations complètes sur l'acquisition, l'utilisation et les solutions professionnelles. De nombreuses sociétés pourraient transférer une partie de leurs transports sur des vélos», ajoute Arne Behrens. «En ville, surtout, ils sont moins chers, plus rapides et plus écologiques qu'une voiture ou une camionnette.»



© Aleksander Stora/VCD



© www.eltis.org

Le service de l'environnement de Graz soutient également l'Association pour la promotion des vélos cargo, qui en met gratuitement à disposition depuis juillet 2014. Ce vélo de transport électrique est emprunté plus d'une fois par jour en moyenne. Le plus grand défi jusqu'à présent – le transport d'un lave-linge en ville – a été relevé avec brio.

Timide entrée en « Seine »

C'est en ville que les alternatives aux camions de livraison ont un grand potentiel de succès : des centres de distribution situés en périphérie permettent de grouper les transports. La répartition fine au cœur de la ville est alors non polluante.

A Paris, les vélos cargo électriques de la société de livraison «Vert chez vous» transportent jusqu'à 200 kg de marchandises. L'entreprise a récemment étendu son activité à d'autres villes en France. Avec son modèle de distribution «Bateau + Vélo», une péniche sur la Seine et une vingtaine de vélos cargo électriques assuraient jusqu'à récemment les livraisons intra-muros. Les vélos cargo – d'un volume utile de deux mètres cubes – chargeaient leurs paquets sur la péniche et partaient les délivrer depuis chacune des cinq escales quotidiennes. L'entreprise a temporairement cessé son activité de livraison de colis sur la Seine pour cause d'une efficacité économique insuffisante, tout en travaillant à la conception d'une nouvelle barge.

«The Green Link» sillonne également les routes parisiennes avec des vélos cargo électriques. Parmi sa clientèle, citons la Société Générale et l'entreprise de logistique TNT.



« Beaucoup d'échos positifs »

Par Bruno Angeli

Le vélo de transport, ou vélo cargo, est devenu une véritable alternative à la voiture, notamment grâce à l'appui du moteur électrique. La famille Krähenbühl revient sur ses bonnes expériences.

Le vélo de transport vient combler une lacune dans les moyens de transport quand le vélo est trop petit ou quand la voiture trop grande et trop peu flexible. Dans le trafic urbain, un vélo cargo est plus pratique qu'une automobile, dont la vitesse moyenne de circulation est de 20 à 30 km/h en fonction du lieu et du moment. Même s'il ne roule qu'à 15 km/h en moyenne, il donne la possibilité d'emprunter des raccourcis, par exemple une piste cyclable traversant un parc. Ce n'est que sur les longs trajets que le rapport s'inverse.

La famille Krähenbühl, de Köniz près de Berne, a découvert le vélo de transport il y a quelques années. En 2009, avec l'arrivée d'un deuxième enfant, il a fallu choisir un véhicule approprié. Jusque-là, les Krähenbühl avaient opté pour un mode de vie sans voiture. La bicyclette s'est imposée. « Avec Roger, mon mari, nous avons découvert le Bakfiets, ou vélo-caisse en néerlandais, dans une foire. Après une course d'essai, notre devise est devenue: Bakfiets un jour, Bakfiets tou-

jours», se souvient Sandra Krähenbühl. Son enthousiasme est intact: « Grâce à ce vélo, nous avons pu nous déplacer facilement avec deux enfants et les commissions. » Emmener les petits à la garderie en Bakfiets plutôt qu'en voiture serait un plaisir selon Sandra et, en prime, cela serait bon pour la santé et l'environnement.

Avec ou sans un moteur électrique ?

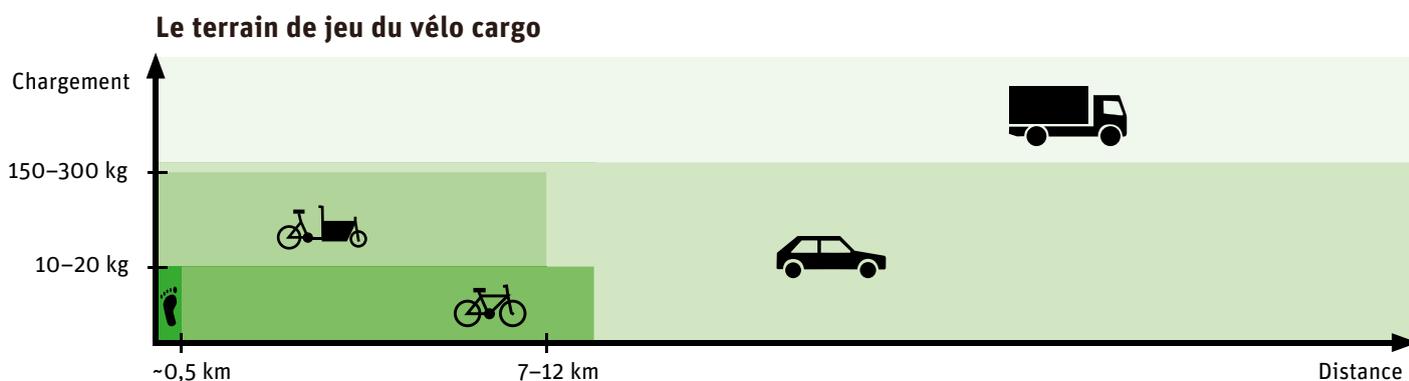
Les Krähenbühl ont opté pour une motorisation électrique. « Nous habitons une rue en pente; l'assistance électrique comptait beaucoup pour nous, car le vélo pesait environ 40 kg sans les enfants et le chargement. Un modèle sans moteur n'était pas envisageable. »

Spécialiste en transport de charges et d'enfants sur deux roues, Sjoerd van Rooijen est d'avis que c'est précisément en ville qu'une assistance électrique a le plus d'atouts dans son jeu. « Avec un Bakfiets électrique, on dépasse sans problème les files de véhicules immobilisés. » Le propriétaire de la société Double Dutch, dont

le siège est à Frauenfeld, est aussi importateur de vélos de transport. Il est convaincu de leur supériorité sur les remorques à vélo. Selon lui, les modèles biporteurs comme le Bakfiets ou l'Urban Arrow ont des avantages sociaux par rapport à une remorque, puisqu'ils permettent de papoter avec ses jeunes passagers. « Avec le Bakfiets, les parents ne perdent pas de vue leurs enfants et peuvent toujours intervenir si nécessaire, ce qui n'est pas le cas avec une remorque. Sans compter que depuis cette dernière, les enfants ne voient que des jantes de voiture, des pots d'échappement, la lampe rouge du vélo ou les fesses de leurs parents. Rien de très passionnant! »

Plus avantageux que la voiture

Le Bakfiets des Krähenbühl leur a coûté 4500 francs. « Après un an, nous avons acheté une batterie supplémentaire et une housse pour les jours de pluie », précise Sandra Krähenbühl. Tout compte fait, un vélo cargo est plus économique que d'autres moyens de transport. Son coût



Source: « Leitfaden Lastenräder einsetzen » (Christof Hertel et Merja Spott), www.nrvp.de



La famille Krähenbühl ne tarit pas d'éloges à propos de son vélo cargo : « C'est le moyen de transport idéal avec de petits enfants et pour faire les commissions. »

d'achat est nettement inférieur à celui d'une voiture. Pas besoin de carburant, on ne paie pas d'impôt ni de taxe d'assurance et les frais de stationnement sont inexistantes. L'entretien, la maintenance et les réparations représentent aussi un budget bien moindre qu'avec une automobile. Pour le contrôle annuel chez le mécanicien vélo, la famille Krähenbühl a déboursé 70 francs par an.

Les parents vont tous deux travailler à vélo. Il est leur principal moyen de transport, confirme Sandra Krähenbühl. « Le trajet de sept kilomètres jusqu'à Berne prend un quart d'heure avec un vélo électrique. Ce mode de transport, qui associe flexibilité et exercice physique gratuit,

nous convient à merveille! » Le couple s'occupe d'un cabinet de thérapie de la santé et d'entraînement. En attirant l'œil sur lui, leur vélo cargo a fait beaucoup de publicité à leur activité.

Biporteur ou triporteur ?

Le modèle choisi par les Krähenbühl est un vélo de transport biporteur, c'est-à-dire à deux roues. Il se pilote comme une bicyclette normale; il est plus étroit et plus maniable qu'un vélo à trois roues. Aussi appelés triporteurs, ces derniers nécessitent souvent une brève période d'adaptation. Au début, le fait qu'il n'y ait pas besoin de s'y tenir en équilibre peut prêter à confusion. Très stables, ces modèles semblent assurer davantage de sécurité pour véhiculer des enfants. Quant aux biporteurs, il leur faut une bonne béquille, comme c'est le cas du Bakfiets, du très tendance Bullit danois ou du vélo électrique de transport Load.

Les enfants savent maintenant rouler à vélo et les Krähenbühl se sont séparés de leur vélo cargo chéri il y a peu. « Nous l'avons vendu sur Internet. En une semaine, trois personnes s'y sont intéressées. Bien que l'amortissement ait été supérieur à 50 %, le prix de vente était correct après six ans », calcule Sandra Krähenbühl.

Des années d'expérience qui lui permettent d'affirmer que « le vélo cargo est le moyen de transport idéal avec de petits enfants et pour faire les commissions ».

L'utilisation quotidienne en détail

Magazine ATE: Quelles sont les possibilités de parcage pour les vélos de transport ?

Sandra Krähenbühl: Vu que le Bakfiets a une béquille large, on peut le garer partout où cela est permis.

Quelles ont été les réactions des autres usagers de la route ?

Nous avons reçu beaucoup d'échos positifs et les gens nous souriaient souvent. On sous-estime en général la vitesse d'un vélo à assistance électrique; il est donc plus sage de rouler tranquillement! Cela m'amusait de dépasser les autres cyclistes dans une côte, lorsque je transportais les commissions et deux enfants.

Comment avez-vous résolu le problème du stationnement à la maison ?

L'immeuble dispose d'un grand local à vélos, dans lequel nous avons pu utiliser une paroi latérale.

Est-il facile de rouler avec un vélo de transport en hiver, dans la neige et le froid ?

Par sécurité, nous ne sommes jamais sortis sur la neige avec le Bakfiets.

Et sous la pluie ?

Les enfants étaient protégés par la housse. La pluie ne change rien à la conduite, si ce n'est qu'il est préférable de redoubler de prudence dans les virages!

Comment se déplace-t-on en principe dans le trafic ?

Le Bakfiets rappelle une Harley, il est plutôt confortable.

Vélos cargo : passer à l'achat

Par Eduard J. Belser

Les routes helvétiques voient aussi arriver les vélos cargo en provenance des pays cyclistes que sont la Hollande et le Danemark. Quelques conseils avant l'achat.

Les enfants sont assis à l'avant du vélo cargo, sur les sièges disponibles en option, leur ceinture attachée. Cela les amuse et ils peuvent communiquer avec les adultes. Il est généralement facile d'adapter les vélos cargo pour transporter enfants ou marchandises en toute sécurité.

A vide, les vélos cargo pèsent leur poids – environ 45 kilos – justifiant une motorisation électrique même pour des pentes légères. Difficile aussi de passer par un escalier en les portant : mieux vaut trouver un ascenseur spacieux et un



La version « Family » du vélo de transport Urban Arrow, avec sièges pour enfants.

Conseils pour choisir un vélo de transport

- Méfiez-vous des offres alléchantes sur Internet. Avec les vélos de transport, un service après-vente local est très important.
- Evitez de choisir un vélo en pièces détachées à monter soi-même (à moins d'avoir d'excellentes compétences en mécanique).
- N'achetez pas de vélo de transport équipé ultérieurement d'un moteur électrique.
- Attention lors du choix du système de freinage. Les freins à tambour sont souvent insuffisants, vu le poids d'un vélo cargo.
- Les vélos de transport à trois roues conviennent aux garderies ainsi qu'aux personnes qui ne roulent pas souvent et sur de courtes distances.
- Pour transporter des enfants, la caisse doit être suffisamment profonde pour accueillir un siège.
- Le vélo de transport devrait avoir une caisse en plastique, ce matériau résistant aux intempéries.
- Pour éviter de rester en rade quand l'accumulateur est vide, donnez la préférence à un vélo cargo fonctionnant aussi sans moteur (roue libre).
- Il faut pouvoir retirer facilement la batterie. Quand il fait froid, gardez-la à la maison.

Bruno Angeli

grand espace de stationnement. La valeur relativement importante des vélos cargo à la revente vient compenser leur prix d'achat élevé.

La plupart des vélos de transport provenant de pays plats comme la Hollande et le Danemark, il est judicieux de demander au magasin d'équiper la roue avant d'un frein à disque.

Comme pour les bicyclettes de courses, on privilégiera un cadre bas et un bon système de changement de vitesse. Les modèles les moins chers auront sept ou huit vitesses, ceux du milieu de gamme en compteront onze et les modèles de luxe seront munis d'un moyeu Rohloff à quatorze vitesses. Dans les prix moyens, la transmission Nu-Vinci, continue et particulièrement agréable, s'impose. Il est préférable d'éviter les dérailleurs.

Ces dernières années, la palette des vélos de transport s'est considérablement diversifiée. Les fabricants traditionnels hollandais Bakfiets et Babboe proposent aussi bien des biporteurs que des tri-

porteurs. La marque danoise Christia-nia mise avant tout sur les vélos à trois roues, mais elle possède aussi un modèle à deux roues dans son assortiment. La suspension du cargocycle biporteur du fabricant allemand Riese und Müller est à la hauteur de sa réputation. En Suisse aussi, on fabrique des vélos de transport : l'entreprise Bike-Innovation les produit à Horw. En choisissant un vélo cargo, il vaut également la peine de comparer les accessoires.

Le vélo de transport hollandais Urban Arrow de construction modulaire, avec transmission continue Nu-Vinci et moteur central Bosch, se distingue par son châssis bas et son puissant frein à disque avant. Il existe en version « Family » avec cadre en alu, sièges enfants et housse de pluie en option, ou « Cargo » avec surface de chargement, ou encore « Shorty », plus court et avec plate-forme sur la roue avant. Des kits de conversion permettent de passer d'une version à l'autre. ■



Touchez 2,25% d'intérêt en investissant dans le tournant énergétique

L'emprunt du producteur suisse d'électricité solaire Edisun Power Europe SA, d'une durée de validité de huit ans et d'un rendement de 2,25%, représente une possibilité d'investissement intéressante et durable. En souscrivant un emprunt obligataire (délai de souscription 22.6.15), vous apportez une précieuse contribution au tournant énergétique.

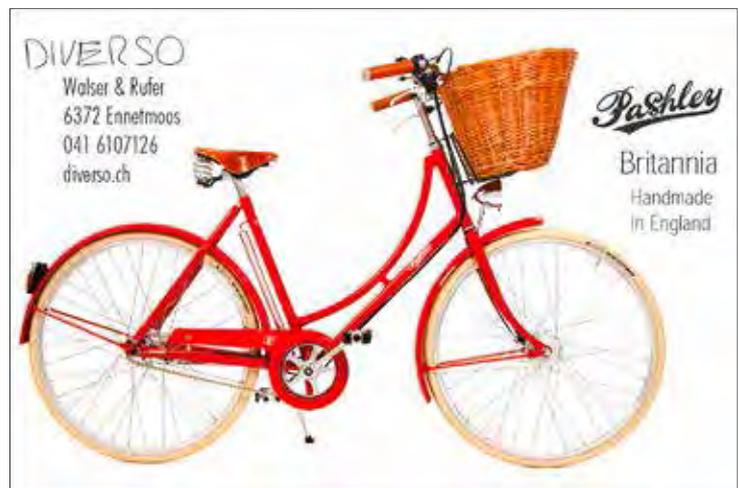
Informations complémentaires sous:
www.edisunpower.com
téléphone +41 44 266 61 20
info@edisunpower.com



transport urbain bike-innovation



production suisse
www.bike-innovation.ch



DIVERSO
Walser & Ruter
6372 Ennetmoos
041 6107126
diverso.ch

Pashley
Britannia
Handmade
in England

-  Prise de charge intégrée
-  Garantie 2 ans
-  Différents modèles et capacités
-  Disponible chez votre partenaire de confiance



swisspoint  +41 62 721 82 82 - www.swiss-point.ch

accus • piles • accessoires

Une question de responsabilité

Magazine ATE: Comment essayez-vous d'influencer positivement le comportement d'achat de votre clientèle?

Urs Meier, porte-parole Coop: L'accès rapide au point de vente est un facteur important. Avec plus de 800 supermarchés et 200 magasins Pronto, Coop accorde une attention toute particulière à cet aspect. Les fourgons de 3,5 tonnes de Coop at home livrent jusqu'à douze clients par véhicule et tournée. Trois tournées au maximum ont lieu chaque jour. En fournissant douze personnes à la fois, nous évitons qu'elles aillent faire leurs achats individuellement avec leur propre voi-

ture. Depuis fin 2014 et dans le cadre d'un test pilote, Coop at home fait ses livraisons avec un véhicule innovant: sa structure est en carbone plutôt qu'en acier très lourd, ce qui permet d'emporter 1,5 tonne de marchandises.

Combien de personnes recourent-elles au service Coop at home?

Coop at home connaît chaque année une croissance à deux chiffres. Environ 485 000 livraisons ont été effectuées en 2014.

Livrez-vous aussi à vélo ou vélo cargo?

Pas pour Coop at home. Mais, en colla-

boration avec l'Association suisse des services de livraison à vélo (VLD), il existe des prestations cyclistes de livraison à domicile dans différentes villes comme Lausanne, Berthoud, Aarau, Liestal et Lucerne. Coop soutient cette offre par des mesures publicitaires, par un bon emplacement dans les points de vente ainsi que, dans certains cas, par une contribution à la livraison.

L'autopartage est-il d'actualité chez Coop?

Coop a participé à une étude visant à déterminer le potentiel du covoiturage pour les entreprises et leurs sites. Nous avons examiné 89 sites. Sur celui qui a le meilleur potentiel, un test pilote a été mené avec le personnel. La mise en œuvre s'est révélée difficile en raison du peu d'intérêt des collaborateurs. Le projet sera donc momentanément abandonné.

Pour les voyages d'affaires, nous misons sur une combinaison du train et de l'autopartage. En 2014, notre personnel a parcouru au total 95 520 kilomètres avec des véhicules Mobility.

Quelle est votre vision des déplacements liés aux achats pour le futur?

Coop va également s'intéresser au trafic de la clientèle, où réside un potentiel d'économies. Les trajets de la clientèle sont à l'origine d'une part importante des émissions de CO₂ chez Coop, bien que les déplacements liés aux achats ne représentent globalement que 13% du trafic commercial. Coop est le seul détaillant en Suisse à avoir rejoint le programme de promotion de la gestion de la mobilité dans les entreprises, mis en place par Suisse Energie. Nous voulons encourager notre clientèle à utiliser le vélo, les transports publics ou un service cycliste de livraison à domicile depuis et vers nos supermarchés. Nous avons testé différentes mesures à l'occasion d'un projet pilote. ■



Interview : Stefanie Stäuble

Coop et Migros sont les deux géants du commerce de détail en Suisse. Leurs filiales engendrent par conséquent un nombre considérable de trajets de la clientèle. Que font-ils pour influencer positivement le volume du trafic ? Le Magazine ATE leur a posé la question.

Magazine ATE : Comment essayez-vous d'influencer positivement le comportement d'achat de votre clientèle ?

Christine Gaillet, porte-parole Migros : Environ 80% de toutes nos succursales sont facilement accessibles à pied ou à vélo. La vingtaine de centres commerciaux qui ne se trouvent pas au centre-ville sont bien desservis par les transports publics. Des véhicules de livraison sont à disposition dans onze centres de marchés spécialisés : toute personne qui n'a pas de voiture peut en profiter pour transporter les marchandises volumineuses. Migros livre gratuitement à domicile les appareils ménagers lourds comme les lave-linge, réfrigérateurs ou congélateurs. Grâce au supermarché en ligne Le Shop, il est même possible d'éviter de se déplacer pour faire ses achats. Post Logistics délivre les produits commandés sur Internet en fin de journée, quand la poste n'utilise plus ses véhicules à ses propres fins.

Combien de personnes recourent-elles au service Le Shop ?

En 2014, le supermarché en ligne comptait 692 000 livraisons, un chiffre en constante augmentation.

Livrez-vous aussi à vélo ou vélo cargo ?

Migros et d'autres membres de la Communauté d'intérêt du commerce de détail suisse soutiennent, pendant quatre ans, l'Association suisse des services de livraison à vélo (VLD). Migros collabore déjà avec différents services de livraison à vélo sur plus de 30 sites. Outre un soutien financier, elle veille à ce que cette prestation pratique et respectueuse de l'environnement soit bien visible dans les succursales et que les cabas restent entreposés en toute sécurité dans les points de dépôt jusqu'à ce que le coursier les prenne en charge au magasin.

L'autopartage est-il d'actualité chez Migros ?

Migros a développé deux nouvelles catégories de véhicules avec Mobility : Budget et Electro. Les coopérateurs Migros bénéficient d'abonnements Mobility à prix avantageux, afin de pouvoir recourir à l'autopartage pour leurs achats. Ces véhicules stationnent aussi souvent près des grands supermarchés.

Chaque année, le personnel de Migros effectue quelque 120 000 kilomètres avec des véhicules Mobility. En tant que partenaire commercial des CFF, nous encourageons activement le train pour les voyages d'affaires.

Quelle est votre vision des déplacements liés aux achats pour le futur ?

La densification du réseau de succursales de plus petite taille, plus proches de la clientèle, a tendance à raccourcir les déplacements liés aux achats. Ce processus n'est pas achevé et se poursuivra à l'avenir. Toute personne qui doit transporter beaucoup de commissions ou un article volumineux peut louer une voiture ou un véhicule électrique sur la plateforme M-way. La directive sur l'acquisition de véhicules d'entreprise respectueux de l'environnement prévoit que les voitures de la flotte Migros n'émettront en moyenne que 130 grammes CO₂/km d'ici à 2016. ■





Toujours plus vite, toujours plus loin



© Loïc Lagarde

Par Jérôme Faivre

Le train à grande vitesse a longtemps été une histoire européenne et japonaise. Mais plusieurs autres pays d'Asie se mettent aussi sur les rails avec d'ambitieux projets. Trop ambitieux ?

C'est officiel: la Chine est championne du monde du rail à grande vitesse. Depuis 2013, l'Empire du milieu possède la première infrastructure mondiale avec plus de 9000 km de voies contre 8000 en Europe. Une réalité surprenante quand on sait que la première ligne chinoise n'est sortie de terre qu'en 2007. Plus que l'étendue du réseau, c'est la rapidité de sa construction qui détonne. La Chine a réalisé en à peine six ans ce qui a pris des décennies aux pays européens et au Japon.

Le Shinkansen, modèle du genre

Le premier train à grande vitesse de l'histoire est japonais. En 1964, avec la mise en service du Shinkansen, le rail prend une

nouvelle dimension: il devient une alternative sérieuse à l'avion pour les déplacements entre les grands centres urbains. Il faut à peine 3h10 à celui qu'on appelle «Bullet train», le train projectile, pour avaler les 500 km séparant Osaka de la capitale Tokyo. Avec un temps de parcours par le rail divisé par deux, le succès populaire ne se fait pas attendre. Le Shinkansen franchit le cap des 100 millions de voyageurs en trois ans, celui du milliard en douze ans. Devant cette réussite, les autorités nippones entament l'expansion du réseau. Celle-ci se fera de manière réfléchie et par étapes successives. D'abord par le prolongement de la ligne existante, puis, à partir de 1982, par l'ouverture de nouvelles lignes. Six grandes lignes arpentent au-

jourd'hui l'archipel du nord au sud et connectent les principales villes entre elles. Seules les îles d'Okinawa et d'Hokkaido (Sapporo) ne bénéficient pas encore de la grande vitesse.

Les pays d'Europe ont suivi entre-temps à leur propre rythme. La première ligne du vieux continent ne voit le jour qu'en 1978 avec la Direttissima reliant Rome à Florence. Depuis lors, le maillage européen s'est progressivement étoffé par l'empilement des réseaux nationaux. Aujourd'hui, le réseau est dense. La France s'appuie sur le TGV, l'Espagne l'AVE, l'Italie «Le Freccia», l'Allemagne l'ICE. En outre, plusieurs lignes se prolongent vers les pays frontaliers comme la Belgique et les Pays-Bas.

La Chine à toute vapeur

Si la Chine figure déjà en tête de liste, elle ne compte pas s'arrêter en si bon chemin. Dans les faits, la fièvre du rail à grande vitesse (HSR) s'est emparée du gouvernement. Pékin a fait de celui-ci le principal moteur de la croissance, soutenu par un très vaste programme de développement, et donc d'investissements, qui pèse chaque année des dizaines de milliards de yuans. L'objectif est clairement annoncé: «utiliser le HSR comme levier afin de moderniser et urbaniser le pays, et sortir la population chinoise de la pauvreté.» Sur le terrain, l'expansion du HSR se poursuit à un rythme effréné. Un total de 16000 km de voies est planifié pour la fin de cette année, plus de 20000 km pour 2020. Face à ces

En 2014, le Shinkansen fêtait ses 50 printemps. Chaque année, pas moins de 324 millions de voyageurs empruntent le réseau de TGV japonais.

chiffres fous, on est en droit de se demander si Pékin ne confond pas vitesse et précipitation.

Certes, une grande partie du réseau repose sur des voies de chemin de fer déjà en place et remodelées spécifiquement pour la grande vitesse. De plus, la Chine a pu bénéficier dans une très large mesure de ce qu'on appelle le transfert de technologies: la quasi-intégralité des trains mis en service s'inspirent largement du Shinkansen japonais, de l'ICE allemand de Siemens ou encore des réalisations du constructeur canadien Bombardier. Or ces arguments ne suffisent pas à dissiper les doutes. Ni à faire taire les critiques émises à l'encontre de ce programme pharaonique, qui plus est, entaché de nombreux scandales de corruption.

Un article paru dans le « South China Morning Post », le premier quotidien anglophone d'Hong-Kong, a révélé les problèmes de sécurité relatifs à un développement précipité. Tom Yam, son auteur, se demande à quel point il peut être dangereux d'emprunter le rail à grande vitesse en Chine. Sa réponse est loin d'être rassurante: « la construction ultrarapide des lignes, l'intégration de technologies issues de sources multiples, la qualité des matériaux utilisés, la maintenance de ce large réseau national; voici autant de points sensibles qui résultent des efforts agressifs de la Chine. Jamais auparavant un pays n'avait, en quelques années seulement, acheté, développé, manufacturé et exploité une nouvelle technologie à une telle échelle. »

Autre point sensible: la viabilité commerciale de nombreuses lignes. Dans les provinces les moins développées, les médias se

font l'écho de trains voyageant à vide. Le rail à grande vitesse serait-il trop cher pour le Chinois moyen ou ne répondrait-il pas à un besoin immédiat de la population? La question demeure ouverte, malgré une expertise relativement favorable du Crédit Suisse: « Bien que les billets de train à grande vitesse soient nettement plus chers que ceux des trains lents chinois largement subventionnés, les tarifs restent relativement abordables: le salaire moyen d'un employé permet d'acheter 24 billets de train à grande vitesse en Chine contre une moyenne mondiale de 23. » Quoi qu'il en soit, comme le rapporte l'experte sur les questions énergétiques Gail Tverberg dans ses observations sur la Chine, « le rail à grande vitesse a entraîné la suppression d'un grand nombre de trains régionaux, contraignant une partie de la population à se déplacer au moyen de bus longue distance ».

Au tour de l'Asie du Sud-Est

La Malaisie et Singapour, le Vietnam ou encore la Thaïlande envisagent également d'introduire la grande vitesse ferroviaire à l'horizon 2020. Mais, dans la plupart des cas se dessinent des projets aux contours très incertains. L'exemple de la Thaïlande est particulièrement représentatif. Le gouvernement thaïlandais prévoit de construire quatre lignes entre la capitale Bangkok et les principales villes et destinations touristiques, aux quatre points cardinaux du pays.

Cependant, selon l'économiste Santitarn Sathirathai, « il y a fort à parier que les trains à grande vitesse prévus ne puissent pas être construits dans le délai de sept ans envisagé par le gouvernement ». Contrairement à l'Europe et au Japon, la Thaïlande dispose d'une seule ville de plus de 600 000 habitants, à savoir Bangkok. Les bassins de population paraissent insuffi-

sants pour remplir ces trains. De plus, plusieurs défis techniques, comme la construction de nouvelles voies droites pour accueillir la grande vitesse ou le percement de tunnels à travers les cols de montagne, rendent le projet encore plus complexe. Ils constituent ainsi de sérieux obstacles à sa réalisation, dans un pays où le réseau ferroviaire régional ne fait guère office d'exemple.

La seule publication de ce rapport critique a incité la Thaïlande à revoir dans la foulée ses ambitions à la baisse. Elle annonce désormais vouloir investir dans des trains « à vitesse moyenne » – tout de même 250 km/heure – censés engendrer des coûts inférieurs. Si ce volte-face du gouvernement vise probablement à rassurer les investisseurs futurs, il témoigne aussi d'une légèreté singulière vis-à-vis d'un chantier de cette envergure. ■

Embarquement à bord d'un train à grande vitesse « CRH2C » en gare de Pékin.



© Jean-Paul Margnac

Les Alpes en point de mire

Une fois n'est pas coutume : pourquoi ne pas faire le voyage des Grisons à vélo plutôt qu'en Intercity ? Laisser la ville loin derrière soi avec les Alpes en point de mire. Nous avons tenté cette aventure de deux jours, de Zurich à Thusis.

Texte et photos : Hans Wyssmann



DEGRÉ DE DIFFICULTÉ

Nous embarquons nos vélos dans le train pour Zurich. A peine arrivés, nous nous fourvoyons et débarquons sur les quais de la Limmat, coincés entre la ligne de tram et la fameuse grue portuaire. Incorrigibles campagnards que nous sommes, incapables de s'orienter. Un panneau « Zum See » nous sauve la mise et, bientôt, nous nous retrouvons à côtoyer joggers, skateurs et autres véliplanchistes le long de la Promenade du lac. Les vendeurs de casse-croûte installent leurs stands et, plus loin, le coquet Kusenbad – les bains

publics de Küsnacht – ouvre ses portes.

Dès cet instant, le décor est nettement moins enchanteur. Nous échouons sur la voie cyclable de la route cantonale. L'interminable succession de constructions en bordure du lac nous cache la vue et la fraîche brise du lac fait place aux gaz d'échappement des 4x4 urbains. A Meilen, le ferry pour Horgen donne au lac un petit air de fjord. La prochaine fois, nous suivrons l'itinéraire 66 qui longe la Riviera zurichoise à flanc de coteau. Après une heure et demi de route,

nous atteignons Rapperswil. Petite pause au port, puis départ pour les rives de l'Obersee: quel contraste avec la côte dorée zurichoise ! L'itinéraire nous fait traverser la réserve naturelle de Wurmsbach. Nous parcourons des champs de roseaux. Il y flotte un doux parfum de sureau.

Un petit bijou à Schmerikon ; nous découvrons le bar à café mobile « Baristalina » de Verena Schweizer. Installé dans un iconique trois-roues « Piaggio Ape », il agrémente la Promenade du lac. Le savoureux espresso et les croissants aux amandes maison sont du tonnerre. Ils nous donneront du punch jusqu'à Unterterzen.

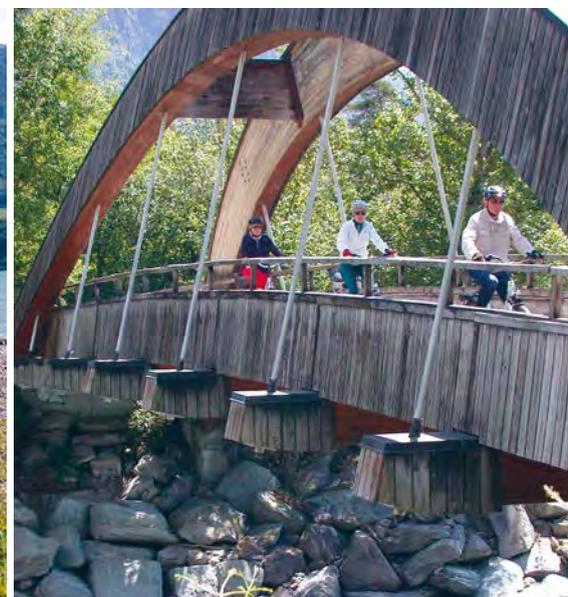
Nous parcourons la plaine de la Linth sur des routes secondaires. Le canal joue à cache-cache. Par contre, les Alpes glaronnaises et les Churfirsten se dressent devant nous. Ici, le vrombissement de l'A13 nous poursuit sans relâche. Certains semblent pressés de se rendre vers le sud.

Les légendaires embouteillages du lac de Walenstadt appartiennent au passé depuis l'ouverture de l'autoroute en 1987. Le parcours balisé nous promène parfois bien au-dessus du lac, parfois sur la rive. Les indications lacunaires du chemin de la rive nous mènent sur la route cantonale à partir d'Unterterzen. Peu avant Walenstadt, notre relais d'étape, nous frisons l'hypoglycémie. Les croissants de madame Schweizer nous auront tout de même permis de tenir jusque-là.

La promenade du lac de Walenstadt est noire de monde, mais à l'exception de quelques

Découverte de la Seigneurie grisonne à vélo. La région produit d'excellents pinots noirs.





De g. à d. : Le bar à café mobile à Schmerikon. / Entrée libre sur la plage de Walenstadt. / Passerelle pour les vélos sur la Landquart.

enfants, personne ne se risque dans l'eau. Ce n'est pas notre cas. Après 80 km de route, nous apprécions quelques brasses dans le lac. Notre hôtel, le Seehof, est à deux pas du port. Fondé en 1873, cet établissement empreint de tradition avait été racheté en 1910 par deux Tyroliens italiens, les frères Giuseppe et Virgilio Biasi. Propriété de cette famille depuis quatre générations, l'hôtel est aujourd'hui dirigé par Marco Biasi-Sturzenbecher. En 2014, il s'est vu décerner le « Prix Bienvenue » par Suisse Tourisme, qui récompense les 100 hôtels les plus accueillants. Nous nous régalons de la cuisine locale.

Le lendemain, après le petit déjeuner, nous voilà parés pour affronter la seconde étape. Jusqu'à Sargans, nous empruntons un tronçon de la « Route des Alpes ». Désormais, ce sont les Alpes grisonnes que nous avons en pointe de mire. Nous atteignons le splendide chemin de la digue du Rhin – rectiligne, avec le foehn en plein visage, ralentissant inexorablement notre progression.

Les vignobles de Maienfeld sont, sans conteste, une des perles de notre tour. Le chemin

menant à Jenins est raide. Mais le pittoresque village, fiché sur son coteau de vignes, en vaut l'effort. Quant à la dégustation de vin, elle sera pour plus tard.

Nous contournons Landquart, contemplons l'entrée du Prättigau et, après Zizers, retrouvons le Rhin ainsi que... l'autoroute A13. Le Dreibündenstein domine fièrement le décor de Coire. Il fait face au mont Calanda qui a donné son nom à la bière locale. Nous laissons Coire à notre gauche. Nous atteignons Felsberg, le village de la Conseillère fédérale Eveline Widmer-Schlumpf, puis Domat/Ems, avec son terrain de golf et le site industriel de Christoph Blocher. De là, commence la plus longue montée : jusqu'à Rotherbrunnen. La superbe vue sur la plaine alluviale du Rhin en sera la récompense. En entrant dans la vallée de Domleschg, nous apercevons, en contre-bas, le solide château de Rhäzüns, lui aussi propriété de la famille Blocher (curieusement, dans mon brouillon, j'avais, par inadvertance, écrit « Blocker » – « bloqueur » en français). Un majestueux panorama s'offre à nous : à gauche, la vallée de Domleschg et ses nombreux châteaux, devant nous le Muttnerhorn et, à droite, le Piz

Beverin, sommet emblématique de la région. Nous avons le choix : longer le Rhin canalisé et rectiligne ou monter dans les villages du Domleschg. Nous optons pour la variante téméraire et атаquons les 150 mètres de dénivelé qui nous séparent de Tomils.

Depuis le restaurant Landhus, à Almens, nous avons une vue plongeante sur le château de Rietberg, le domicile de l'ancien Conseiller national socialiste Andrea Hämmerle, infatigable militant de l'Initiative des Alpes. Son nom vient s'ajouter à la liste de notre « itinéraire des célébrités politiques ». La concordance est sauve !

Thusis a valeur de centre de la région. A l'époque des diligences, la petite ville était un important relais. Il fallait un attelage frais pour pouvoir affronter la rude pente de la Viamala. Les 30 %

d'étrangers, dont 40 % de Portugais habitant ici – une proportion inhabituellement élevée pour les Grisons – montrent bien où se trouve la création de plus-value dans la région : construction routière et tourisme.

Depuis Thusis, la « Route des Grisons » continue par les gorges de la Viamala, suit la vallée de Rheinwald jusqu'au San Bernardino pour descendre ensuite le val Messoco jusqu'à Bellinzone. Un panneau d'informations annonce la couleur : « une dénivellation de 1360 m sur 46 km ». Satisfaits de notre joli périple, nous n'irons pas plus loin. Au restaurant Weiss Kreuz, nous nous accordons un plat de Capuns – spécialité grisonne composée de spätzli enveloppés de feuilles de laitues – accompagné d'un bon cru de Jenins. ■

Informations utiles

Itinéraire : Zürich–Walenstadt (80 km, env. 7 h avec les pauses), pas de montée jusqu'au lac de Walenstadt ; Walenstadt–Thusis (80 km, env. 8 h avec les pauses), parcours en collines et montagneux à la fin.

Retour : trains à la cadence horaire de Thusis à Zurich, via Coire, www.cff.ch

Hébergement/restauration : café mobile de Schmerikon, www.baristalina.ch ; hôtel Seehof à Walenstadt, www.seehof-walenstadt.ch ; hôtel Weiss Kreuz à Thusis, www.weisskreuz.ch ; restaurant Landhus à Almens, www.landhus-almens.ch

FRANTOUR

Le n°1 pour la France

Paris

rabais Euro
inclus

dès CHF
195.-



Prix par personne incluant:
voyage en TGV Lyria 2^e classe + 1 nuit avec petit déjeuner + croisière sur la Seine

TGV Lyria

Validité: 1.4-30.6.15. Exemple de prix à l'hôtel Villa du Maine**, TGV Lyria de Genève, Lausanne, Vallorbe ou Neuchâtel

Dans votre agence de voyages ou sur www.frantour.ch

Solutions de la page énigmes

Sudoku

9	3	2	8	7	6	5	1	4
7	4	6	5	1	2	8	3	9
8	1	5	9	4	3	2	6	7
4	7	8	2	6	1	3	9	5
1	2	9	7	3	5	6	4	8
5	6	3	4	8	9	1	7	2
3	8	7	6	2	4	9	5	1
6	9	4	1	5	8	7	2	3
2	5	1	3	9	7	4	8	6

Mots croisés

S	S	U	A	D					
C	O	C	I	N	E	L	L	E	
C	R	A	N	E	U	S	E	S	
L	I	A	N	T	T	A	R	I	
A	N	D	E	S	C	O	R		
I	L	I	N	E	D	I	T	E	
I	O	N	S	U	E	R			
A	S	S	A	I	S	O	N	N	E
T	V	T	N	O	N				
S	E	M	E	T	E	S	T		

Plan de parution 2015

Edition	Délai de remise	Date de parution
3/2015	04.05.2015	04.06.2015
4/2015	10.08.2015	10.09.2015
5/2015	12.10.2015	12.11.2015

Renseignements:

Magazine ATE/Annonces, case postale 8676, 3001 Berne
Tél. 031 328 58 38, annonces@ate.ch



Offrez une adhésion à l'ATE

Par ce geste, vous permettez de renforcer notre engagement en faveur d'une mobilité respectueuse de la personne et de la nature. Vous offrez aussi un cadeau plein de sens, assorti de nombreuses offres spéciales pour les membres et de primes d'assurances avantageuses. Pour une protection optimale, pourquoi ne pas offrir simultanément l'assurance dépannage? Pour vous remercier, un «Rail Check» d'une valeur de Fr. 20.- vous attend! Offrir une adhésion: www.ate.ch/cadeau

Pour une mobilité
d'avenir

ate

Dans les gorges du Pichoux, l'eau coule parfois en abondance. / Une ferme bio le long du parcours.



La petite maison dans la prairie

Par Jérôme Faivre

Le bus en gare de Moutier s'apprête à partir. Destination Souboz pour un périple de deux jours autour des gorges du Pichoux et à la découverte de nombreux points de vue.

Assis confortablement dans notre siège, nous sortons du sac à dos un petit dépliant touristique. Celui-ci nous informe sur l'étymologie du nom : « Le Pichoux signifie 1000 sources. Creusées par la rivière Sorne, les gorges recueillent un nombre impressionnant de sources, d'où jaillissent les eaux de la roche calcaire, les grands jours de pluie ». De la pluie ? Aucun risque. Le soleil de 9 heures laisse entrevoir un week-end radieux.

C'est l'esprit léger que nous entamons l'excursion. Celle-ci est soigneusement organisée par « Les chemins du bio », une association d'agriculteurs bio qui propose des forfaits randonnée dans le Jura. La première étape est une mise en bouche prometteuse : un peu plus d'une heure d'effort, le long d'un sentier rocaillieux au milieu des pins. Nous cheminons dans les verts pâturages et nous laissons petit à petit envahir par l'air pur des hauteurs. A près de 1000 mètres, nous atteignons « La Belle Etoile », une ferme sise

au milieu de nulle part. Locataire des lieux, la famille Droz nous conduit vers la place de pique-nique à l'extrémité d'un pâturage boisé classé d'importance nationale. En chemin, nous faisons la rencontre d'un petit troupeau de chèvres Nera-Verzasca, une race protégée par la fondation Pro Specie Rara. Dans un décor de « grand canyon », nous sortons de notre panier le repas de midi, composé exclusivement de produits bio locaux et préparé avec soin par la famille.

Après le café, nous repartons pour le Gîte « Soule-Soleil », où nous passerons la soirée et la nuit. Entre ces deux astres, une constellation de paysages : d'abord un enchaînement de jolis vallonnements, ensuite une crête sauvage. Les kilomètres défilent. Et pourtant, à aucun instant la découverte ne laisse place à la monotonie. Une courte descente et nous voici déjà à Soule. Peuplé de 240 âmes, la vie du village est rythmée par le Folpotat, une petite rivière dont la consonance évoque le patois

jurassien. L'ancien canal d'arrivée d'eau, un vieux moulin, des orchidées aux formes et aux couleurs diverses... si nous venions d'Hollywood, c'est ici que nous tournerions un nouvel épisode de la série culte « La Petite Maison dans la prairie ».

Au terme d'une nuit paisible nous attend un copieux petit-déjeuner préparé par notre hôte. La matinée est placée sous le signe de l'échange et de la convivialité. Par un agréable chemin de traverse, nous rejoignons Undervelier, le village voisin. Nous y sommes accueillis par les propriétaires de la ferme « Les Neufs Prés ». Tout près d'Undervelier se trouve la Grotte de Sainte Colombe, aussi appelée le petit « Lourdes » du Jura. Nous faisons

un détour par ce lieu de pèlerinage où de nombreux malades viennent déposer des messages en espérant la guérison. Selon la légende, Sainte Colombe se serait réfugiée, protégée par un ours, dans cette grotte pour en boire l'eau de la source.

Pour profiter de la vue panoramique au-dessus des « Gorges du Pichoux », nous devons prendre de la hauteur. L'après-midi, nous gravissons petit à petit les quelque 500 mètres de dénivelé nécessaires pour atteindre la crête – le parcours surplombant les gorges est d'une beauté que seul un auteur de la période romantique serait capable de décrire. Quoi qu'il en soit, ce moment constitue l'apothéose d'une aventure humaine riche en découvertes et en rencontres. ■

Informations utiles

Randonnée de deux jours « Le chemin des gorges ». Durant le trajet, des visites de fermes sont organisées, avec table d'hôtes le soir, petits déjeuners et pique-niques de midi (produits bio bourgeon).

www.lescheminsdubio.ch



L'Anton du Tyrol

Texte et photos : Stefanie Stäuble

A l'occasion de cette balade ferroviaire en Autriche voisine nous attendent les raviolis tyroliens, les chutes de Krimml et, bien évidemment, l'empereur Franz.

Nous venons de passer la frontière autrichienne à bord du train « Transalpin » qui, depuis 2013, relie quotidiennement Zurich à Graz. Sans changer de train, nous atteignons Saalfelden en cinq heures et demi où ont lieu les championnats du monde de Four Cross (épreuves de vélo tout-terrain). Heureuse-

ment, il est possible d'embarquer son vélo dans le « Transalpin ». L'hôtelière reste invariablement accueillante, que ce soit avec les VTTistes qui, avec leurs casques à visière, ont l'air de guêpes ou avec les randonneurs venus chercher le calme. Elle trouve que l'épreuve de descente qui se tient juste derrière l'hôtel propose un

intéressant contraste avec l'habituelle ambiance folklorique. « Il est surtout important de bien séparer les pistes de VTT des 420 km de chemins de randonnée de notre région », affirme-t-elle. Au même moment, un bambin traverse le foyer de l'hôtel à quatre pattes et sa mère part à sa recherche en l'appelant : « Anton !



Le col de Gerlos qui relie l'Oberpinzgau au Zillertal. / Le train à vapeur historique du Zillertal fait l'admiration des petits et grands.

Anton!». Un authentique «Anton aus Tirol», sorti tout droit de la célèbre chanson de DJ Ötzi? La maman rigole. «A vrai dire, nous sommes ici encore dans le land de Salzbourg. Le Tyrol se trouve quelques km plus loin». Pour nous, cela ne fait pas grande différence, nous nageons en plein exotisme: les gens nous saluent d'un sonore «Grüss Gott», le personnel féminin de l'hôtel porte un costume tyrolien et les fermes possèdent encore leur clocher caractéristique qui servait à appeler les ouvriers agricoles pour les repas.

Dans ma chambre aux parois de bois d'arolle, je n'ai rien re-

marqué des violents orages de la nuit. Les effluves du bois d'arolle ont la réputation de faire baisser la fréquence cardiaque – et il semble, qu'avec moi, cela ait fonctionné. Après Saalfelden, nous voici à Zell am See, l'étape suivante du «Transalpin». Nous embarquons dans une composition des SLB, les chemins de fer du Pinzgau. Entreprise en proie à de graves difficultés financières, les SLB ont été rachetés in extremis en 2008 par une compagnie privée. Depuis lors, ils surfent sur le succès: ces chemins de fer à voie étroite ont plus que doublé le nombre de voyageurs transportés, le faisant passer à un million par an. Ils exploitent les 53 km de ligne à la fréquence semi-horaire avec 53 collaborateurs seulement.

Nous voici à présent dans le parc national du Haut-Tauern. D'une superficie de 1836 km², il est le plus grand parc national des Alpes et s'étend jusqu'aux plus hauts sommets autrichiens, dont le Grossglockner et ses 3798 m

d'altitude. N'étant pas équipés pour la haute montagne, nous continuons jusqu'à Krimml, le terminus. Nous montons à bord du car postal, destination la célèbre cascade, la cinquième plus haute du monde. Un habitant de la région nous confie que lors d'un voyage aux chutes du Niagara, son épouse était catégorique: «Je préfère nos chutes du Krimml.» Les autres touristes semblent du même avis: autour de cette férie d'embruns, qui a la réputation de soigner l'asthme et les allergies, nous rencontrons de nombreux visiteurs du monde arabe. Le Proche-Orient est un marché touristique prometteur.

Dans le car qui nous mène au Zillertal par le col de Gerlos, deux Suissesses ont pris place derrière nous. Elles vont y voir leur idole, le chanteur de musique populaire Marc Pircher. Cette perspective les enchante – nous, c'est plutôt le panorama. Nous n'apercevons plus de touristes du Proche-Orient: le Zillertal attire davan-

tage les Allemands et les Hollandais qui s'épongent le front par cette chaude journée. Dans la jolie bourgade de Stumm, la deuxième plus petite commune du Zillertal, nous admirons son château construit en 1550, aujourd'hui propriété de la famille Klatten. Nous tirons notre chapeau à cette courageuse femme d'affaires et héritière de BMW, Susanne Klatten, qui a su dénoncer son ex-amant, un escroc au mariage suisse, qui tentait de la faire chanter. Mais la région ne se résume pas aux seules aventures de Sissi et Franz, les commerces modernes y ont aussi cours. Hannes Ebster, le patron de l'auberge Linde toute proche, nous accueille avec un accent guttural. Sa famille en est propriétaire depuis six générations. Un de ses ancêtres, Josef Ebster, s'était battu aux côtés du héros de l'indépendance autrichienne Andreas Hofer contre la France et la Bavière, de 1805 à 1809. Quel fier arbre généalogique! Et quel fin cuisinier!

Mayrhofen est le centre touristique du Zillertal. Nous en évitons le tumulte en nous en échappant en téléphérique et en passant la nuit dans les environs. Dans le Zillertal, on sait traiter les accros de sport et les randonneurs et familles de manière différenciée: ceux qui ont soif de sensations prennent les télécabines pour «l'Actionberg Penken», les autres le téléphérique pour l'Ahorn. L'alpiniste «de l'extrême» local Peter Habeler a dit de cette montagne que son sommet ressemble à celui de l'Everest. On peut supposer qu'il s'y est bien entraîné avant de vaincre l'Everest avec Reinhold Messner, pour la première fois sans apport d'oxygène. A la gare de Mayrhofen, les noms de Sissi et Franz Joseph apparaissent sur une plaque commémorant leur passage dans la localité. On dit

de ce cher Franz qu'il aimait tant le «Tafelspitz» – la variante autrichienne du pot-au-feu – qu'il le mangeait goulûment, laissant les autres convives sur leur faim, étant entendu qu'il fallait cesser de manger quand l'Empereur avait terminé son repas. En ce qui nous concerne, nous vivons plutôt l'inverse: les succulents «Schlutzkrapfen», «Kaiserschmarrn» et autres «Topfknödel», préparés avec un soin invariable, nous contraignent, après quelques jours seulement, de passer au trou de ceinture supérieur.

Le train à vapeur historique D212 des «Zillertal-Bahn» attend en gare. Presque centenaire, il cadrait probablement mieux à l'époque de l'Empire austro-hongrois qu'aujourd'hui. L'épaisse fumée noire qu'il dégage est tout sauf conforme aux exigences

Informations utiles

Aller/retour: Zurich dép. 8h40, Saalfelden arr. 14h08, Zell am See arr. 14h19 (avec un wagon panorama des CFF) / Jenbach dès 9h04 toutes les deux heures pour Innsbruck (trajet: 20 min) ; Innsbruck dès 7h40 toutes les deux heures pour Zurich (trajet: 3h40 min).

Transports régionaux: www.pinzgauer-lokalbahn.info, www.postbus.at (Krimml gare -> Krimml cascade) ; depuis Krimml, Ligne SVV (673/671) par le col de Gerlos jusqu'au Zillertal, avec changement à Königsleiten sur la ligne 4094 de www.christophorus.at, www.svv-info.at, www.zillertalbahn.at

Hébergement / restauration: Landhotel Rupertus à Leogang (village voisin de Saalfelden), www.rupertus.at ; Posthotel à Zell im Zillertal, www.dasposthotel.at ; Landgasthof & Hotel Linde à Stumm im Zillertal, www.landgasthof-linde.at ; Restaurant Postwirt à Mayrhofen, www.neue-post.at/restaurant-postwirt.html.

modernes de qualité de l'air. Qui plus est, ses compartiments tout en bois nous paraissent avoir des dimensions lilliputiennes. Il est vrai qu'à l'époque, les gens étaient de plus petite taille et plutôt sveltes. La bonne heure passée à bord du train nostalgique jusqu'à

Jenbach est certes divertissante, mais aussi astreignante pour nos bronches. Lorsqu'à Jenbach, nous montons dans un train moderne pour Innsbruck, d'où le Railjet des ÖBB nous reconduira à Zurich, le présent nous rattrape fatalement. ■

Le village de Stumm et sa célèbre place du village. / La cascade de Krimml est la cinquième plus grande au monde.



ate boutique

Commander plus de 1'500 articles Outdoor et 12'000 livres de voyage 24h sur 24: www.boutique-ate.ch



Veste Schöffel Easy
Veste légère et multifonctionnelle en matériau imperméable et coupe-vent. La veste peut se ranger dans la poche intérieure.

Veste Schöffel Easy **MEN** | 189.-
Tailles: 48 • 50 • 52 • 54 • 56
8032.Y6 tango red | **8032.K3** dress blue
8032.L1 noir

Veste Schöffel Easy **WOMEN** | 189.-
Tailles: 34 • 36 • 38 • 40 • 42 • 44 • 46
7632.C2 black | **7632.J8** festival fuchsia
7632.J9 spring bouquet



Sac à dos Opsrey Kestrel
Le panneau dorsal AirScape permet de répartir le poids au mieux avec une excellente ventilation. Housse contre la pluie incluse.

Sac à dos Opsrey Kestrel 38 | 169.-
Volume: 38 l, poids: 1440 g
9950.N5 fire red | **9950.N4** talus grey



Pantalon Schöffel Outdoor II
Pantalon d'extérieur fonctionnel avec canons repliables et protection UV.

Pantalon Outdoor II **WOMEN** | 99.-
Tailles: 34 • 36 • 38 • 40 • 42 • 44 • 46
9936.C standard | **9936.C1** courtes (36-46)
9936.C2 longues (38-42)

Pantalon Outdoor II **MEN** | 99.-
Tailles: 46 • 48 • 50 • 52 • 54 • 56
9945.C standard | **9945.C1** courtes (46-54)
9945.C2 longues (50-54)



T-shirts Icebreaker en mérinos
Parfait pour le voyage et les loisirs!

T-shirt Tech T Lite Seven **MEN** | 79.90
Tailles: S • M • L • XL • 2XL
9899.R4 lawn | **9899.R5** admiral

T-shirt Tech Lite V Lace **WOMEN** | 79.90
Tailles: XS • S • M • L • XL
9895.Q8 water | **9895.Q9** sweetpea



Chaussures multisport Meindl X-SO 30 GTX

La chaussure imperméable et hautement respirante grâce à la nouvelle technologie Gore-Tex Surround garantit un confort maximal.

Meindl X-SO 30 GTX **WOMEN** | 199.90
Pointures: 36 - 42
9883.C2 noir/turquoise

Meindl X-SO 30 GTX **MEN** | 199.90
Pointures: 40 - 47
9882.B9 noir/rouge



Chaussure de ville Scarpa Mojito
Cette chaussure basse en cuir est légère, bien amortie et s'adapte bien au pied.

Scarpa Mojito **WOMEN** | 149.-
Pointures: 36 - 42
8007.C9 pink | **8007.C8** acid green

Scarpa Mojito **MEN** | 149.-
Pointures: 40 - 47
8008.C4 iron grey | **8008.C5** nectarine



Ortlieb Downtown QL3
Le système de fixation des sacoches QL3 est monté de manière fixe sur le porte-bagages.

Ortlieb Downtown QL3 | Fr. 159.-
au lieu 179.- avec code-rabais **mag215**
8179.M2 vert | **8179.M3** bleu
8179.Y4 aubergine | **8179.M4** noir



Chaussettes en laine mérinos fines et non renforcées, lot de 2 paires

Tailles: M(37-41) • L(42-45) • XL(46-49)
9400 Liner Eco Merino, lot de 2 paires | 29.90

Magazine ATE 1/2015

L'Oberland bernois à 36 volts

J'ai feuilleté avec intérêt le Magazine ATE et appris beaucoup de choses passionnantes. Mais la photo en page 29 ne montre en tout cas pas notre beau pont panoramique! Gertrud Keller-Kaufmann, Gunten



© swiss-image.ch/Matthias Nütt

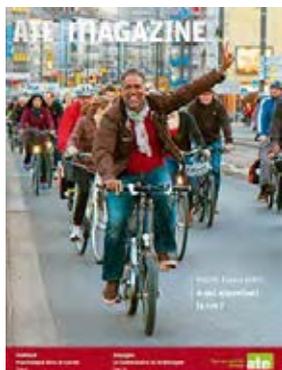
Voici la bonne photo du pont suspendu qui relie Sigriswil à Aeschlen.

Magazine ATE 1/2015

Les tuyaux de nos pros du vélo

Je ne peux pas me fier aux « tuyaux de pros du vélo » pour la prévention d'accidents quand la plupart n'ont que le mot « casque » à la bouche. Dans des pays où le port du casque est très répandu, comme aux États-Unis, la sécurité des cyclistes est particulièrement mauvaise, alors qu'elle est très élevée dans des pays où peu de gens en portent, comme les Pays-Bas et le Danemark. Cela tient au fait que plus les cyclistes sont nombreux, plus ils sont en sécurité. En Suisse, ces vingt dernières années, le nombre d'enfants et d'adolescents à utiliser le vélo a diminué de moitié. Je suis sûr que ces appels énervants à porter un casque y ont contribué, même si l'effet des smartphones est probablement bien plus important. On nous dit que le vélo est dangereux, qu'il faut un casque pour survivre et que les gens qui n'en mettent pas sont stupides, alors que c'est tout l'inverse!

Theo Schmidt, Steffisbourg



La photo en page de couverture entre en contradiction avec le contenu. Dommage qu'on y voie davantage de cyclistes sans casque qu'avec. Les conseils publiés en pages 10 et 11 pour améliorer la sécurité à vélo sont donc bien inutiles. Silvio Soldan, par e-mail

Note de la rédaction: la photo de couverture montre une manifestation à vélo. Nous n'avons trouvé aucune image sur laquelle tout le monde porte un casque. Le numéro actuel contient plusieurs photos avec des cyclistes tête nue: le casque est beaucoup moins répandu dans d'autres pays européens qu'en Suisse, raison pour laquelle on voit aussi des cyclistes sans casque dans notre dossier.

Magazine ATE 1/2015

1 thème, 2 avis

Je partage l'avis de M. Thomas et espère qu'une grande partie des lecteurs qui auront répondu au sondage diront la même chose: les vélos électriques sont dangereux pour celles et ceux qui les utilisent, pour les piétons et pour les autres cyclistes, car ils sont rapides et lourds. Ils n'ont rien à faire sur les pistes cyclables. Je vois régulièrement des personnes qui roulent à 40 ou 45 km/h sur des routes limitées à 30 km/h, dépassent les vélos plus lents par la route et empruntent la piste cyclable ou le trottoir sitôt que le trafic ralentit. L'avis de Mme Steinmann ne contribue pas vraiment au débat. Plutôt que de beaux discours politiques, il faut des règles claires et des amendes en conséquence.

Julia Stiefel, Berne

Résultat du sondage:

Vélos électriques: 45 km/h, trop dangereux pour nos routes?

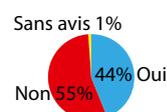


Photo de lecteur



Où est la sécurité routière sur ce tronçon à Zofingue AG? J'y ai presque heurté une cycliste sur le passage piétons. Peter Schärer, par e-mail



Viva Italia!

Markus Ruff, par e-mail

Stephan Steiner

« Chaque opération doit être impeccable »

C'est dans leurs ateliers d'Olten que les CFF révisent et réparent les trains. Le travail doit être impeccable, sans quoi cela pourrait coûter très cher.

« Les ateliers des CFF d'Olten sont mon second univers. J'y occupe la fonction de chef du secteur véhicules et maintenance des voitures voyageurs – un centre de compétences pour la révision et la réparation des wagons.

Mon domaine de responsabilités porte sur le contrôle des coûts et le budget, la conduite de 220 collaborateurs et l'organisation du travail. Mais c'est aussi moi qui me charge des visites guidées. En ce moment-même, un groupe d'une trentaine de personnes, équipées de gilets de sécurité et de lunettes de protection, attend à l'entrée. Ces mesures de sécurité leur paraissent souvent exagérées, mais ils changent d'avis au cours de la visite. Ils sont généralement très impressionnés par l'immensité des halles remplies de trains, de rails et d'énormes machines. Les objets connus retiennent aussi leur attention: «Le train panorama n'avait-il pas une autre couleur?» ou encore «Pourquoi a-t-on rehaussé le toit du RER zurichois?». A cette dernière question, je réponds qu'on équipe les wagons d'une climatisation, afin d'améliorer le confort des voyageurs. Je trouve que c'est un véritable luxe, quand on sait l'énergie que cela consomme.

Nous effectuons la révision d'environ 500 wagons par année: amortisseurs, freins, essieux – tout est contrôlé et, au besoin, réparé ou complété. Nous usinons nous-mêmes certaines pièces de rechange qui ne sont plus li-

vrables. Les quelque 800 collaborateurs sont issus d'une vingtaine de corps de métier dont, notamment, des mécaniciens, serruriers, électriciens et peintres. Quelques femmes y travaillent également, bien que leur proportion ne dépasse guère 5% de l'effectif. Quatre à six collaborateurs travaillent sur chaque wagon. Ils y restaurent les inscriptions, rafraîchissent les surfaces peintes et révisent les toilettes et la climatisation.

Notre directeur, M. Andreas Meyer, veut que tous les voyageurs puissent trouver une place assise – ce que la plupart des gens attendent d'ailleurs des CFF. La réduction du bruit fait également partie de notre travail. Equiper les wagons marchandises, en particulier, d'essieux moins bruyants permet d'améliorer la qualité de vie des riverains des lignes de chemin de fer.

Tous les 1,2 million de km, soit après quatre ans environ, une composition moderne part en révision. Un semaine plus tard, elle quittera nos ateliers,

Les ateliers industriels d'Olten sont la plus grande « fabrique » des CFF. En plus de diriger 220 collaborateurs, Stephan Steiner s'occupe des visites guidées, ouvertes au public sur rendez-vous.



prête à fonctionner impeccablement pendant quatre ans.

Chaque intervention est méticuleusement consignée dans un rapport – une procédure nécessaire quand on sait que la révision d'un seul wagon coûte, selon sa nature, entre 80 000 et 320 000 francs. C'est pourquoi ordre et ordonnancement s'écrivent ici en lettres d'or – tout comme la sécurité d'ailleurs.

En outre, nous ne nous contentons pas de conserver la valeur du matériel roulant, nous travaillons aussi à sa modernisation pour en prolonger la durée de vie. Chaque opération doit être effectuée impeccablement. Ainsi, par exemple, se tromper de sens dans une délicate manœuvre d'assemblage peut avoir des conséquences coûteuses.

Chaque fois que je guide des visiteurs, je suis impressionné par la diversité d'origine de nos collaborateurs: plus de 20 nationalités y sont représentées. En outre, je me rends compte à quel point notre travail est un savant mélange de gestes artisanaux et de technique de pointe, garant de la fiabilité des chemins de fer.»

Anja Krusse

Tourisme des déchets : au Jura d'agir

Par Jean-Arsène Jossen

En décembre 2013, le Tribunal cantonal du Jura donnait raison à l'ATE Jura, à Pro Natura et au comité « Soyhières Responsable ! » contre les promoteurs d'un projet de décharge de matériaux inertes. L'expérience de l'ancienne décharge laisse perplexe.

Le projet, d'une capacité d'environ un million de m³ et situé aux limites géographiques du canton du Jura, était destiné à recevoir un volume important de déchets, dont 80 % provenant de l'extérieur du canton. Cette décharge devait assurer la continuité avec une ancienne décharge aussi située sur la commune de Soyhières, mise hors service en 2013 après plus de dix ans d'exploitation.

Anomalies en cascade

Soucieux de savoir si la première décharge avait été bien gérée, et si le site en question avait été rendu à l'agriculture sans risques pour l'environnement, le groupement a demandé à avoir accès aux rapports d'activités de la décharge. Après d'âpres négociations, en présence du délégué cantonal à la protection des données, l'ATE

Jura et ses partenaires ont pu accéder à un certain nombre de ces documents, dont les études préliminaires à l'ouverture de la décharge. Cependant, l'Office cantonal de l'environnement refuse toujours de communiquer sur les documents témoignant de l'origine des importants volumes de déchets qui ont comblé le site au cours des dernières années d'exploitation. Cette période a en effet vu l'ancienne décharge se remplir à une vitesse exceptionnelle.

L'étude géologique, hydrologique et géotechnique d'août 2001 révèle que le site n'était pas adapté à recevoir une décharge. Celle-ci repose sur un substratum marneux étanche, partout recouvert de plusieurs mètres de matériaux perméables. Quant aux rapports annuels, rendus systématiquement en retard, ils indiquent que, chaque année, la décharge a reçu des matériaux organiques en excès. Par conséquent, les eaux drainées dans la décharge présentent des valeurs trop élevées en nitrates et en DOC. De plus, des malfaçons sont régulièrement constatées dans la mise en place de l'étanchéité artificielle. Mais cela ne s'arrête pas là. En 2004, des matériaux suspectés de contenir du chrome VI ont été mis en décharge. En 2005, ce fut le tour de déchets fortement contaminés en zinc provenant du chantier de la Transjurane. Et en 2006, une partie de la décharge bioactive de Court, située à la place de l'échangeur de Court, fut déplacée à Soyhières – des boues



Une horreur pas seulement pour les yeux : l'ancienne décharge de Soyhières.

chargées en hydrocarbures, provenant des tunnels de la Transjurane, ont ainsi été décantées sur le site.

Cocktail empoisonné

Aujourd'hui, les eaux de drainage de la décharge contiennent des métaux lourds, des chlorures, du trichlorofluorométhane, du dichlorométhane et du trichloréthylène – un cocktail empoisonné, rejeté et dilué dans la Birse. Une convention prévoyait pourtant, en cas de dépassement des valeurs limites, d'évacuer les lixiviats vers une STEP au lieu de la rivière. Les eaux souterraines montrent des signes de pollution, détectés dans des piézomètres et à la source de la Fontaine, au per-

chloréthylène, au toluène et aux hydrocarbures.

Tous les doutes qu'il était permis d'avoir sur la gestion de cette décharge sont confirmés. Ni la commune, ni le canton n'ont exercé leur responsabilité de surveillance, ou de fermeture du site une fois les anomalies constatées. Plus grave encore, ils continuent de fermer les yeux et laissent s'écouler vers la Birse les lixiviats pollués. La contamination des eaux souterraines est tout simplement ignorée. Les conclusions de cette enquête dépassent de loin les pires craintes. Le groupement a alerté le Gouvernement jurassien de cette situation et attend de sa part qu'il prenne – enfin – ses responsabilités. ■

Contact

FR: www.ate-fr.ch
Tél. 026 422 29 74

GE: www.ate-ge.ch
Tél. 022 734 70 64

JU: www.ate-ju.ch
Tél. 032 422 88 88

NE: www.ate-ne.ch
Tél. 032 724 28 28

VS: www.ate-vs.ch
Tél. 024 463 24 32

VD: www.ate-vd.ch
Tél. 021 323 54 11

Groupe régional Bienne
www.vcs-be.ch
Tél. 032 341 75 34

Groupe régional Jura bernois
S'adresser à la section de Berne:
www.vcs-be.ch
Tél. 031 318 54 55

Retour sur 2014, regards vers 2015

L'année 2014 a été particulièrement riche pour l'ATE Valais: en février, elle fêtait avec l'ATE Suisse et ses partenaires le Oui du peuple au «Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire FAIF». Rappelons que cette votation a pu avoir lieu grâce à l'initiative de l'ATE «Pour les transports publics». Le 22 mai se tenait à Sion l'Assemblée générale de la section Valais. A cette occasion, Mathias Reynard, conseiller national, et Isabelle Pasquier, coordinatrice romande de l'Initiative des Alpes, ont donné une présentation sur le 2^{ème} tube routier au Gothard. En juin, l'ATE Valais tenait un stand à la Fugue Chablaisienne, une journée de fête pour la mobilité douce. Cette manifestation se veut aussi être une rencontre entre le Chablais vaudois et le Chablais valaisan, à l'image

du projet d'Agglo Chablais. Durant l'automne, la section valaisanne a participé avec succès à la récolte des signatures pour le référendum «Non à un 2^{ème} tube au Gothard». Le référendum a abouti et le peuple pourra se prononcer sur ce projet aberrant en 2016. Enfin, en novembre à Martigny, l'ATE a co-organisé avec «Rundum mobil» un cours «Etre et rester mobile». Celui-ci est destiné aux seniors désirant se familiariser avec les transports publics.

L'année 2015 s'annonce tout autant stimulante: depuis quelques semaines déjà, l'ATE Valais, en étroite collaboration avec l'ATE Suisse et ses partenaires, se prépare en vue de la votation sur le 2^{ème} tube au Gothard. Le Non devra à tout prix l'emporter dans les urnes en 2016. En juin, la sec-

tion sera à nouveau présente en nombre à la Fugue Chablaisienne. Une nouvelle fois, elle compte bien présenter au public son engagement inconditionnel pour une mobilité d'avenir. Le Festival des cinq continents est également

au programme. En outre, ces prochains mois seront aussi l'occasion de récolter un maximum de signatures pour l'initiative vélo, lancée le 5 mars dernier.

Jannick Badoux

Lors du cours «Etre et rester mobile», organisé en novembre dernier à Martigny, les seniors ont pu profiter de précieux conseils pour leur mobilité quotidienne.



© Daniel Ryz



Vélostation : emprunt gratuit de vélos



L'ATE Jura met gratuitement à la disposition de ses membres deux vélos à la vélostation de Delémont. Détails sur www.ate-ju.ch

AG et exposé sur l'agglomération de Delémont

L'AG de l'ATE Jura aura lieu le jeudi 21 mai à 18h30 au collège de Delémont. A partir de 20h, Céline Wermeille, chargée de mission à l'agglomération de Delémont, fera un exposé sur le thème: «Agglomération de Delémont: présentation des travaux en cours et à venir». Entrée libre.



AG et débat sur la requalification du Bourg

L'ATE Fribourg a le plaisir de convier les membres fribourgeois de l'ATE à son AG ordinaire. La partie statutaire sera suivie d'une présentation de Nicole Surchat Via, architecte de ville.

Mercredi 20 mai 2015, à 19h à Fribourg (Centre Le Phénix, rue des Alpes 7)

Première partie: Approbation du PV de l'AG 2014, rapport annuel 2014, rapport du caissier et des réviseurs 2014, approbation des comptes 2014, budget 2015, élections, programme d'activités 2015, divers.

Deuxième partie, à 20h30, entrée libre: «Requalification du Bourg – démarche». Présentation de Madame l'architecte de ville Ni-

cole Surchat Vial.

Le rapport d'activités est disponible en ligne sur www.ate-fr.ch/rapports-annuels. Celles et ceux qui le souhaitent peuvent commander une version imprimée auprès du secrétariat: info@ate-fr.ch ou par tél. 026 422 29 74 ■

Comment soutenir l'ATE Fribourg ?

Le comité rappelle à ses membres qu'ils ont la possibilité de soutenir les activités de la section Fribourg par un engagement bénévole (présence aux stands, travail de traduction, etc.) ou par un don (CCP: 17-10329-7). Un très grand merci!



Neuchâtel

La mobilité douce, bientôt une force du canton ?

Le 6 mars dernier s'est tenu dans les salles du château de Neuchâtel le « Forum participatif de la stratégie cantonale de mobilité douce neuchâteloise ». Avec près de 50 participants au lieu des 15 attendus, preuve est que le thème mobilise.



Le vélo présente un important potentiel de développement dans le canton.

Le forum, initié par le canton suite à une motion, visait à trouver les leviers incitant les pendulaires, en premier lieu, à davantage utiliser les moyens de transport doux, notamment le vélo. La réflexion s'est portée d'une part sur les infrastructures existantes, soit les routes, les pistes cyclables, le réseau de vélos en libre-service, etc. La modification de ces infrastructures et leur développement ont été au centre des discussions. D'autre part, les différents groupes de travail ont cherché à identifier les moyens de communication et de tarification adéquats afin de valoriser cette forme de mobilité.

Premières conclusions

Le rapport final du forum est prévu pour le début du mois de mai. Cependant, il est clairement

ressorti des discussions qu'une volonté politique forte, au plus haut niveau des instances politiques du canton, est une condition clé d'un succès dans ce domaine. Une autre conclusion est que la mobilité douce ne peut être pensée indépendamment des transports publics (TP): les déplacements à pied, à vélo, en bus, tram ou train sont complémentaires et doivent par conséquent être considérés comme tels.

Représentée à ce forum, l'ATE Neuchâtel continue de travailler activement à la promotion de la mobilité douce. Sont notamment au programme pour 2015 et 2016:

- Le groupe de travail « Mobilité douce ». Intéressé(e)? Prenez contact avec Marc Fatton, info@ate-ne.ch;
- L'accompagnement du projet « Chemin des Rencontres », un projet de mobilité douce reliant Le Locle à La Chaux-de-Fonds;

- La promotion des « Plans de mobilité scolaire », en s'appuyant sur les réalisations de l'ATE à Genève et Montreux notamment;
- Le débat du 19 mai 2015, qui fera suite à l'Assemblée générale de l'ATE Neuchâtel (cf. encadré).

Laurence Nguyen-Fagnoni

« TP, mobilité douce : le canton a-t-il trouvé la voie ? »

Conférence-débat, le 19 mai 2015 à 20h, avec Laurent Favre, Conseiller d'Etat en charge du Développement territorial et de l'environnement. Entrée libre. La conférence-débat fera suite à l'Assemblée générale de l'ATE Neuchâtel (partie statutaire suivie d'une collation), prévue à 18h30. Horaires et intervenants sous réserve de modifications. Mises à jour sur www.ate-ne.ch

Prochaines bourses aux vélos

L'ATE Neuchâtel et Pro Vélo organisent ce printemps six bourses aux vélos sur trois week-ends. Elles sont l'occasion de dénicher un vélo à un bon prix ou de vendre le sien. On y trouve aussi des accessoires comme des sièges pour enfants ou des remorques vélo.

Samedi 25 avril 2015

- **Neuchâtel** (Collège de la Promenade): 10h à 12h (accès dès 9h30 pour les membres), réception des vélos: 8h à 10h. Atelier vélo pour petites réparations.

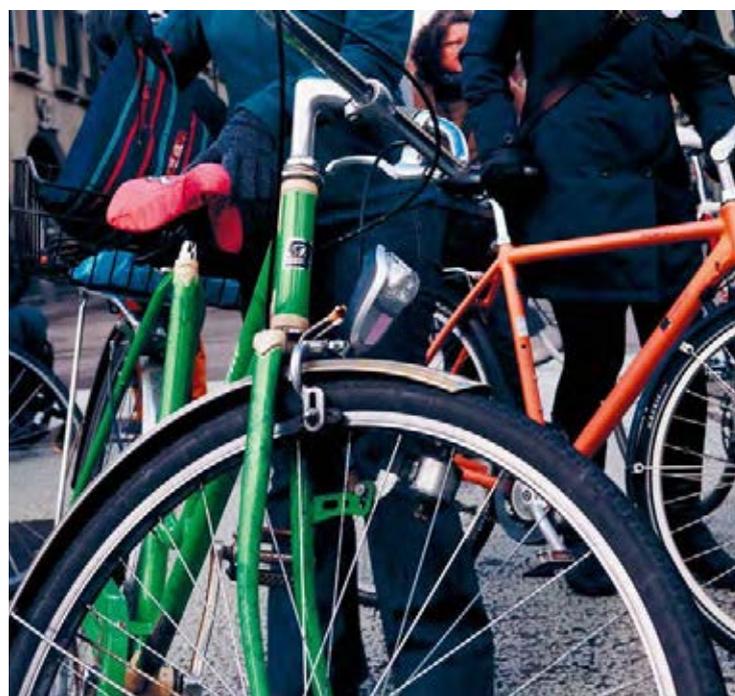
Samedi 9 mai 2015

- **La Chaux-de-Fonds** (Place Espacité): 9h à 12h (accès dès 8h30 pour les membres), réception des vélos: 8h à 10h
- **Cernier** (Place des Carrousel): 8h à 12h
- **Peseux** (Ecole enfantine Pamplémousse): 8h à 12h

Samedi 30 mai 2015

- **Le Locle** (Place du Marché): 8h à 12h
- **Fleurier** (Place du marché): 8h à 12h. Atelier vélo pour petites réparations.

Détails sur www.ate-ne.ch



© Jérôme Favre

Le jeu en « Vaud » la chandelle



L'ATE Vaud rédige un certain nombre d'observations sur des aspects problématiques de projets ou d'oppositions à des projets manifestement contraires à la législation sur la protection de l'air et du bruit ou aux réglementations cantonales ou communales.

Ces observations et oppositions sont parfois levées par les Autorités, parfois retirées par la section elle-même lorsqu'elle obtient des garanties ou des modifications rendant les projets conformes.

Ainsi, l'ATE a par exemple obtenu des améliorations notables portant sur l'accessibilité pour les personnes non motorisées qui se rendront au futur hôpital Riviera Chablais à Rennaz ou pour les collaboratrices et collaborateurs du futur centre de recherche et développement de l'entreprise SICPA SA à Prilly. Lorsqu'un terrain d'entente peut être trouvé pour améliorer un projet, la section retire sans délai son opposition, comme elle l'a fait une dizaine de fois en 2014, soucieuse de ne pas bloquer inutilement les constructions.

Dernièrement, l'ATE a fait opposition contre un projet de restauration rapide sur le territoire de la commune d'Epalinges. Les motifs portent sur une non-conformité avec le plan d'extension partiel en vigueur et sur des aspects de sécurité routière: l'accès au Drive In est prévu depuis une route cantonale à fort trafic et la multiplicité d'entrées et de sorties routières sont autant de

points dangereux pour les piétons cheminant sur le trottoir.

De nombreux projets ainsi améliorés

Les projets contre lesquels l'ATE s'oppose, souffrent soit d'une absence de prise en considération des piétons et des cyclistes (accès, entrées, stationnement vélo, etc.), soit d'une dotation pléthorique en stationnement pour voiture, enfreignant la législation en vigueur, soit encore de problèmes de sécurité routière (aménagements accidentogènes notamment).

Ce travail d'examen des projets à l'enquête demande beaucoup de temps aux membres du comité de l'ATE Vaud: examen des dossiers, rédaction des oppositions et observations, rencontres avec les autorités communales ou les promoteurs, discussion des projets en séance de comité. Mais le jeu en vaut la chandelle, l'ATE Vaud peut s'enorgueillir de contribuer à l'amélioration de plusieurs dizaines de projets immobiliers ou routiers dans le canton chaque année.

Valérie Schwaar



AG et débat sur le Gothard

L'ATE Vaud a le plaisir de convier les membres vaudois de l'ATE à son AG ordinaire. La partie statutaire sera suivie d'un débat sur le percement d'un 2^{ème} tube routier au Gothard.

Lundi 18 mai 2015, à 19h à Lausanne (Buffet de la Gare, salle des Cantons)

Première partie: Approbation du PV de l'AG 2014, rapport du président, rapport du caissier et des vérificateurs des comptes, approbation des comptes 2014, adoption des activités et du budget 2015, élections du comité et des vérificateurs des comptes, divers.

Deuxième partie, à 20h, entrée libre: « Faut-il un 2^{ème} tube routier au Gothard? »



L'ATE, l'Initiative des Alpes et d'autres organisations ont fait aboutir le référendum contre un

2^{ème} tube routier au Gothard. L'ATE Vaud organise un débat prometteur entre défenseurs et opposants au projet:

- Olivier Français, conseiller national, PLR, conseiller municipal à Lausanne;
- Roger Nordmann, conseiller national, PS, vice-président de l'ATE Suisse;
- Luc Recordon, conseiller aux Etats, Les Verts;
- Claude-Alain Voiblet, député, UDC, vice-président de l'UDC Suisse.

La documentation complète est disponible depuis fin avril sur www.ate-vaud.ch ou par tél. 021 323 54 11.

Prochaines bourses aux vélos

Samedi 9 mai 2015

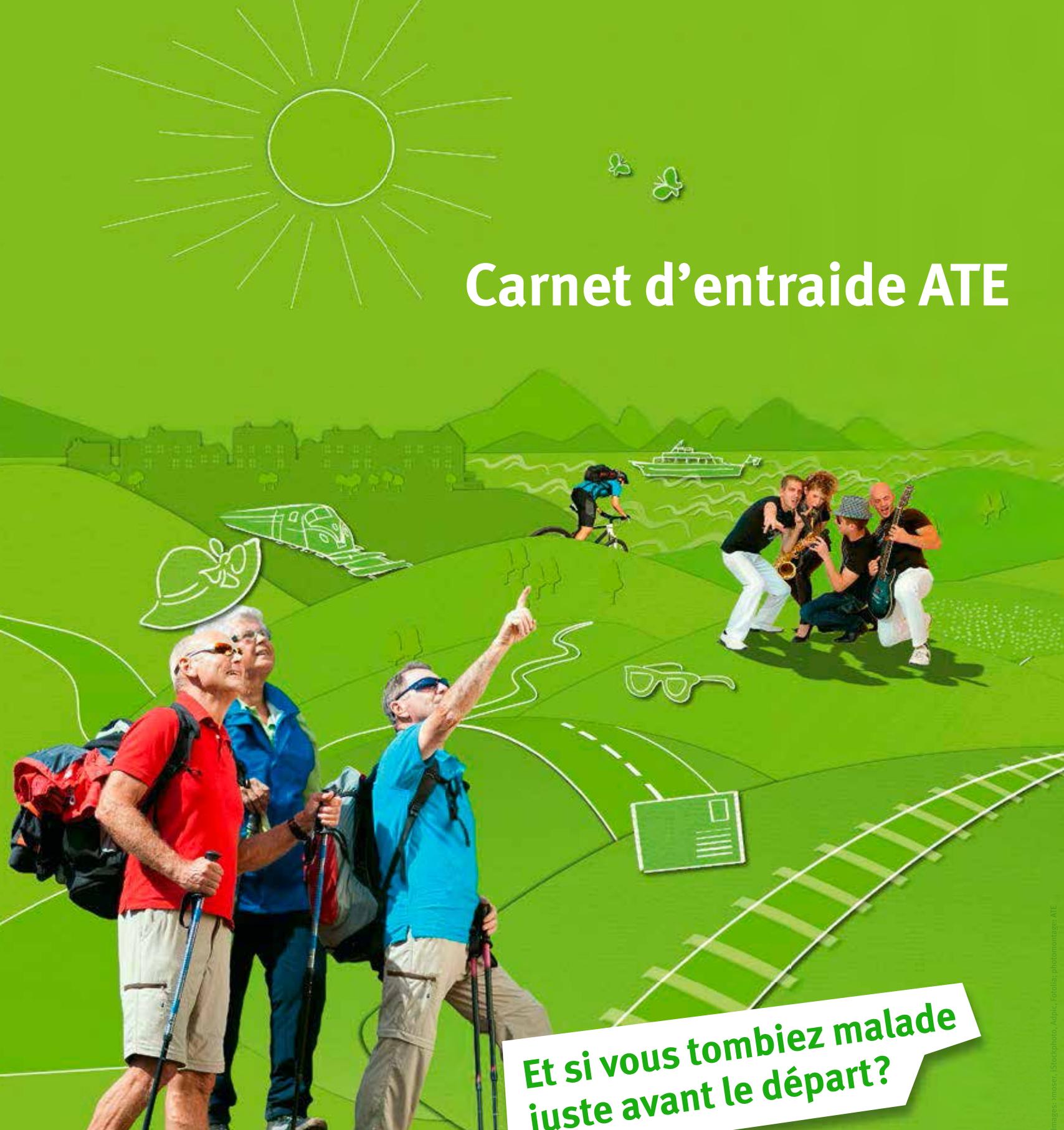
■ **Yverdon-les-Bains** (Promenade A. Fallet, rue des Remparts): 9h à 12h30.

Samedi 30 mai 2015

■ **Nyon** (Place du Château): 9h à 12h.

Samedi 6 juin 2015

■ **Lausanne** (Av. Dapples 58): 9h à 14h30.



Carnet d'entraide ATE

**Et si vous tombiez malade
juste avant le départ?**

Le carnet d'entraide ATE couvre les imprévus pendant une année: p. ex. en cas d'incidents en voyage ou lors des loisirs, manifestations, rapatriement, remplacement des bagages, protection juridique à l'étranger et bien plus encore.

Davantage d'informations

- par téléphone au **031 328 58 12** ou
- à l'adresse **www.carnetentraide.ch**

Pour une mobilité
d'avenir

ate

Il attire tous les regards

Taillé pour le terrain le plus dur au monde. Son côté sportif et sa vitesse font du Grace Easy le partenaire idéal pour affronter la jungle urbaine.

Le modèle de vélo électrique Grace Easy, récompensé par le Red Dot Award pour son design, est tout sauf ordinaire. Bionx est le seul fabricant à avoir réussi à intégrer la boîte à vitesses dans le moteur de la roue arrière du vélo, d'où sa manipulation optimale et un fonctionnement sans entretien. Le cadre léger en aluminium permet en outre un rapport équilibré entre le poids et la rigidité. Le modèle Grace Easy est équipé du système de freinage Magura MT4 permettant de décélérer à l'aide du moteur et de récupérer de l'énergie.

+ **Un plus pour les membres de l'ATE:** 30% de rabais sur tous les modèles Grace Easy, par ex. Grace Easy S-Pedelec pour Fr. 2999.- au lieu de Fr. 4290.-. Offre valable jusqu'au 31 mai 2015, dans la limite des stocks disponibles. Détails: www.bonus-ate.ch. Tél. 0800 60 05 55 (Tarif normal, M-way).



Une offre de M-way

M-way s'est spécialisé dans la distribution de véhicules électriques et de solutions d'infrastructures pour les privés et les entreprises. Depuis 2010, la filiale de Migros a ouvert 19 magasins spécialisés en Suisse, avec un assortiment complet de vélos électriques, de scooters électriques et d'accessoires. Un accent particulier est mis sur le service.

Où vous conduira votre prochaine excursion ?

Les cartes cyclistes régionales de l'ATE sont les fidèles compagnons des randonneurs à vélo. Elles fournissent de précieuses informations – et sont aussi disponibles sur smartphones et tablettes.

Incontournables lors des excursions à vélo: les cartes cyclistes (1:60 000) présentent les plus beaux itinéraires recommandés par l'ATE, avec des indications sur la pente, la dénivellation, la densité du trafic et le revêtement de la chaussée. Sont aussi mis en évidence les parcours de VTT, les curiosités touristiques, les points de vue, les places de pique-nique, les piscines, les stations de location de vélos, les gares d'embarquement des vélos et les lieux d'hébergement pour les cyclotouristes.

Les cartes cyclistes sont imprimées sur un papier de qualité qui ne se déchire pas et résiste à l'eau. Grâce à un code propre à chacune, les cartes peuvent aussi être téléchargées sur smartphones et tablettes.

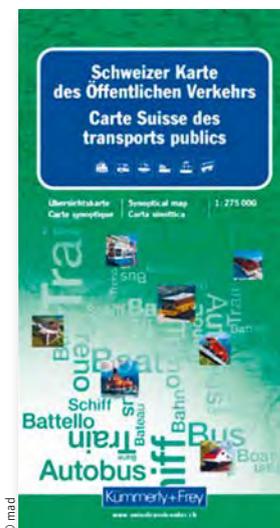


+ **Un plus pour les membres de l'ATE:** 20% de rabais sur les cartes cyclistes régionales de l'ATE: Fr. 23.- au lieu de Fr. 28.80. Offre valable jusqu'au 31 mai 2015. Commande sur www.boutique-ate.ch ou par tél. 0848 612 612 (Boutique ATE, tarif normal).

La Carte suisse des transports publics est parfaite pour planifier un voyage en train, bus ou bateau.

Sur cette carte à vue d'ensemble (1:275 000), aucune route ne vient troubler la recherche de correspondances avec les transports publics. La carte est complétée par une brochure d'informations détaillée, présentant notamment les plans du réseau local de transports publics des grandes villes, les plans des plus grandes gares du pays, les possibilités de location de voitures ou de vélos dans les gares.

+ **Un plus pour les membres de l'ATE:** 20% de rabais sur la Carte suisse des transports publics (Hallwag Kümmerly+Frey): Fr. 15.80 au lieu de Fr. 19.80 jusqu'au 31 mai 2015 avec le code rabais mag215. Commande sur www.boutique-ate.ch ou par tél. 0848 612 612 (Boutique ATE, tarif normal).



Beaucoup zappent la formation deux phases

Suite à l'obtention du permis, les nouveaux conducteurs doivent suivre deux journées de cours relatifs à la conduite sûre et écologique – en l'espace de trois ans. Mais nombre d'entre eux ne se présentent pas.

En raison des quelque 700 francs à déboursier pour suivre la formation deux phases, nombreux sont les jeunes conducteurs à remettre cette échéance aux calendes grecques. Depuis son introduction en 2005, faute d'avoir suivi les cours obligatoires, plus de 10 000 d'entre eux ont ainsi vu leur permis de conduire provisoire annulé. Accroître le sens des responsabilités dans la circulation routière et réduire le nombre d'accidents, tels sont les objectifs de la formation deux phases. Pour cette raison, l'ATE soutient ses membres avec des rabais spéciaux.

+ **Un plus pour les membres de l'ATE:** Vous recevez par journée de cours un rabais de Fr. 60.– auprès du Centre de formation routière de Savigny VD ou du Centre Top Conduite de Develier JU. Infos sur www.bonus-ate.ch (Rubrique voiture).

Coffret spécial pour les moins de 26 ans: Les deux jours de cours pour Fr. 552.– au lieu de Fr. 690.– (Savigny VD) resp. Fr. 512.– au lieu de Fr. 640.– (Develier JU), inclus deux ans d'adhésion junior à l'ATE. Infos sur www.ate.ch/2phases



© Driving Center

Parfait pour le quotidien

Le « Frederic » de Bike-Innovation permet de transporter avec facilité les achats de la semaine et bien d'autres sacs et colis. Avec une remorque vélo, il devient le compagnon idéal des familles.

Le très fiable moteur moyeu avec sa batterie performante vous permet de rejoindre rapidement et confortablement votre destination. Les solides freins et le lumineux éclairage LED garantissent une sécurité optimale.

Le modèle « Frederic », construit en Suisse centrale, est le seul vélo cargo qu'on peut parquer même

quand les râteliers à vélos sont pleins.

+ **Un plus pour les membres de l'ATE:** A l'achat d'un vélo cargo électrique « Frederic », vous recevez un rabais de 10%: Fr. 4419.– au lieu de Fr. 4910.–. Détails: www.bonus-ate.ch. Tél. 041 240 18 80 (Bike-Innovation).

Collection spéciale Cervin

Voici 150 ans, de courageux pionniers conquièrent l'un des derniers 4000 mètres des Alpes. Le 14 juillet 1865, le Britannique Edward Whymper, accompagné de trois guides de montagne et de trois Anglais, parvint à atteindre le sommet du Cervin.

A travers plus de 150 ans de tradition alpine, Mammüt présente de nombreux points communs avec la célèbre montagne. A l'occasion du jubilé de la première ascension

du Cervin, le spécialiste suisse du sport de montagne a créé une collection spéciale. Celle-ci s'adresse aussi bien aux alpinistes qu'aux amateurs de randonnée.

Découvrez les T-Shirts « Arête du Hörnli » dès Fr. 45.–, le Polo « Zermatt » à Fr. 85.– ou la veste polaire « Cabane du Hörnli » à Fr. 159.– dans la Boutique ATE.

Retrouvez davantage d'offres et d'actions dans les pages de ce magazine. Assortiment complet sur www.boutique-ate.ch. La Boutique vous renseigne par tél. au 0848 612 612.



© mad



© mad



© mad

Le réflex numérique lilliputien

L'EOS 100D de Canon est un réflex numérique complet et réactif, suffisamment petit et léger pour être emporté partout. C'est l'appareil photo idéal pour documenter vos expériences de vie.

Réalisez des photos d'une résolution de 18 millions de pixels et des films Full HD, où que vous soyez. Profitez de performances exceptionnelles, même en basse lumière: la sensibilité ISO maximale de 12800, extensible à 25600, vous permet de réaliser des images présentant peu de bruit et restituant fidèlement l'atmosphère.

Points forts:

- Photos jusqu'à 18 millions de pixels et vidéos Full HD.
- Rapide, avec un viseur optique et des commandes réactives.
- Grand écran tactile simple à utiliser.
- Prises de vues faciles et rapides avec le mode Scène intelligente auto.



+ Un plus pour les membres de l'ATE: Vous recevez le set (Canon EOS 100D, objectif Canon EF-S 18-55mm IS STM, housse Canon, carte mémoire 8 GB) au prix de Fr. 429.- au lieu de Fr. 765.-. Détails: www.bonus-ate.ch

En train sans nucléaire

Le Pass solaire de l'ATE et des CFF permet de voyager en train exclusivement avec des énergies renouvelables.

Dès 25 francs, le Pass solaire garantit des voyages en train 100 % écologiques pendant un an. Aujourd'hui déjà, les CFF utilisent de l'énergie renouvelable à hauteur de 90 %. Ils projettent, d'ici dix ans, d'exploiter leur réseau exclusivement avec du courant écologique. Entre-temps, les membres de l'ATE peuvent faire appel au Pass solaire.

Le Pass solaire, valable un an, garantit une part fixe de 10 % d'électricité d'origine solaire dans le mix de courant du chemin de fer. Ces 10 % de courant vert remplacent les 10 % issus d'autres sources d'énergie comme, notamment, l'énergie nucléaire.

+ Un plus pour les membres de l'ATE: Commandez le Pass solaire pour vos kilomètres en train au moyen de la carte de commande dans le rabat de la couverture de ce magazine ou sur www.ate.ch/pass-solaire

- Pour les voyageurs occasionnels: Pass solaire 5000 km à 25 francs
- Pour les détenteurs du demi-tarif: 10 000 km à 50 francs
- Pour les détenteurs de l'AG: 15 000 km à 75 francs

Tracez vos propres parcours

Suisse Mobile Plus permet de préparer des randonnées à pied, à vélo ou à VTT très simplement et individuellement.

+ Un plus pour les membres de l'ATE: la première année, vous pouvez utiliser Suisse Mobile Plus au prix spécial de Fr. 20.- au lieu de Fr. 35.-. Détails: www.bonus-ate.ch



Vos avantages:

- dessiner et archiver vos propres parcours,
- calculer leurs caractéristiques (distance, dénivellation, profil en long, temps de marche, temps à vélo),
- les imprimer,
- utiliser les parcours dans l'app gratuite de Suisse Mobile,
- ajouter des textes et photos aux parcours,
- obtenir leurs tracés GPS et les exporter,
- importer des tracés GPS et les représenter sur la carte Web,
- envoyer les cartes de vos propres parcours à des amis.



LOGEMENT

A vendre en Ligurie: maison dans les oliviers à 10 km de la mer, ancienne, rénovée récemment, charme, meublée, vue imprenable. Lieu: **Arnasco au dessus d'Albenga**, 6 pièces, petite terrasse, 2 corps de bâtiment communicants, cheminée à bois neuve, potager à bois et radiateurs à gaz. A 5 h de Lausanne. Prix: Fr. 300 000.-. Tél. 024 441 76 32 (répondre), nicole.grivat@vonet.ch

Au cœur de la vieille ville de Thoune: appartement urbain avec cachet, tout confort actuel, pour 2 personnes. www.stadtloge-thun.ch

A vendre à Fribourg (Corminboeuf) Situation exceptionnelle, en bordure de zone agricole. Magnifique villa moderne et écologique, 7,5 pièces, 200 m², ossature bois, très bien isolée et très lumineuse. Etat quasi neuf. Détails sur le site www.immoscout24.ch, Fr. 1'350'000.- pad57@hotmail.com (Agences s'abstenir!)

VACANCES EN SUISSE

Petite Maison romantique : dans le pittoresque village de **Bigorio (Capriascasca TI)** 1½ pce, jardin, relax, Tél 079 40 50 235, Internet: www.levante.li

Détente dans le Jura ? Accueillante chambre d'hôtes avec magnifique jardin. www.bnb-jura.ch, Tél. 079 758 93 17

BEATENBERG (Oberland bernois): chalet accueillant avec belle vue sur Eiger, Mönch, Jungfrau, avec 5 lits. En 2015, encore libre du 8 au 29.7. Tél. 079 765 46 81, susanna.birchler@bluemail.ch

Coup de coeur en Val d'Hérens (VS) Charmant chalet à louer (2-10 pers.) Jardin, terrasse, vue. Doc à dispo monicasommaruga@hotmail.com Tél. 076 373 83 10

Vacances à la ferme à la montagne, Jura: app. de vac., 2-6 pers., ferme bio en pleine nature, Fr. 500.- / sem. www.ferme-belle-etoile.ch

Lugano/Brè village sans voiture! Maison 5 pers. jardin, pergola. Tél. 032 466 57 19 www.casaedoardo.ch

A vendre, petit paradis de vacances à Ponte Capriasca (TI). Terrain avec nombreux arbres fruitiers, arbustes, potager, environ 1'500 m². Deux maisonnettes, avec chacune installation solaire, cuisine extérieure et terrasse. Piscine. Env. 16'000 m² de forêt. A env. 25 min. à pied des TP. Accès difficile, mais possible avec petit 4X4 (p.ex. Fiat Panda). Prix fr. 370'000.-. bhuebscher@villaricordo.ch

Scuol, logement de vacances à 3 min. du centre, salle de bain, balcon ensoleillé côté sud avec vue panoramique. Tél. 076 414 44 31, www.chasa-allegria.ch

Calme et repos au Tessin: logement de 1,5 pièce à **Capriasca, près de Lugano.** Pré, pergola, sauna baril dans le jardin. Tél. 076 462 81 86, www.casa-cagiallo.ch

VACANCES EN PLEINE NATURE Chalet familial privé à louer en été dans un site magnifique. www.davos-sertig.ch

VACANCES EN L'ETRANGER

Toscane: maison de campagne en pleine nature! Repos à l'état pur, jusqu'à 10 pers., 30 min. de la mer. Infos: www.prata-suvereto.ch

MONTEROSSO/Cinque Terre, parc national, maison en terrasse bord de mer, 3 ½ pces, 100 m² avec magnifique vue, 4 pers. 800 Fr./sem: ruth.oleary@bluewin.ch Tél./Fax: 061 702 00 89

Apprenez l'anglais en randonnée. Cornouailles: 12.7-25.7.2015 **Ecosse:** 26.7-8.8.2015 Améliorez votre niveau d'anglais et découvrez de beaux paysages. Infos: Tél. 052 625 86 68, www.englishadv.com

CINQUE TERRE, Manarola; à 50 m de la côte, maison 4 pces pittoresques, terrasse, 6 lits, dès Fr. 1040.- /sem., tél. 052 242 62 30 www.manarola.ch

Lac Majeur, Italie: Maccagno al Lago Maggiore, maison vac. 5 pers., soleil, splendide jardin avec accès lac, terrasse coté lac, baignades, surf, voile, rando, magnifique vue sur le lac et les châteaux de Cannero. En train (arrêt Maccagno) ou en voiture, 2 pl. parking priv. Demandez la docu: Tél. 061 681 42 38, www.casa-al-lago-maggiore.ch

Lac d'Orta, Italie: farniente, rando, dolce vita, app. vac. privés p. 2-6 pers., de 290-660 €/sem., non fumeurs, chiens bienvenus. Tél. 079 208 9 802; www.ortasee.info

Provence, maison vac. bien située, www.la-mourre-haus.blogspot.com Tél. 078 403 54 16

Bourgogne, maison 18e s., lumineuse, joli intérieur, 2 ½ pces, sit. centrale, cour, jardin, calme, nature, culture, vins, rando, vélo. Vues sur www.maisonrose.ch

Sud de la France jolie maison dans un village viticole sur la côte, calme, idyllique, manifiques randonnées, baignades. Tél. 076 54 28 134. www.plavisan.com

Au cœur du Portugal, près du Rio Zezere, 2 ½ h. de Lisbonne, maison de vacances de rêve entourée de forêt, jardin, piscine. www.superferien.com

Collioure - vieille ville: appart.2P 4 pers., 20m. de la plage; juin/sept.: Fr. 650.-/sem., août: Fr. 850.-/sem. zgraggenfj@gmail.com

Costa Brava, Tamariu, app. 4 pers. vue mer 14.06 - 09.08 + tt.09 750 Euro contact: claudineruegg@gmail.com

F-Collioure (Roussillon): app. 3 p., 4-6 pers., balcon avec vue s/mer, printemps et automne idéal p. rando, vélo. Été et automne, même pour la baignade. Accès aisé TP ou voiture. Tél. 031 735 50 36

Très belle chambre d'hôtes (avec ou sans cuisine) ou grand appartement, maintenant avec piscine dans cadre paradisiaque: il se trouve près d'Aleyrac dans mas isolé silence vue nature. A la Porte de la Provence, proche Ardèche/Cèze, Uzès, Avignon, Nîmes etc. www.lapourcaresse.fr Tél. 00334 66 55 83 82 / 00336 11 95 31 33

Koroní, Péloponnèse: Belle plage naturelle 2 min. à pied. Maison traditionnelle, 1 pièce, sdb, cuisine terrasse, jardin verger, 2 pers. Fr. 450/sem, 079 448 34 82, anne-marie.krauss@citycable.ch

Ischia (I): maison de vacances pour 1 à 5 pers. Jardin avec vue sur la mer et le pittoresque village de Sant'Angelo. Disponibilités 2015: mai-7.6, 4-18.7, 13-26.8, 12.9-1.10. c.enezian@bluewin.ch ou Tél. 044 840 23 28 / 076 340 23 28

Bretagne/Finistère: sur les traces du commissaire Dupin. Recherche autres locataires pour 2 pièces à Loctudy, petit village de pêcheurs avec port et plage, idéal pour vélo, voile, surf, baignade. Vedettes pour les îles de Glénan. Tél. 079 253 51 21

Votre petite annonce dans le Magazine ATE?
Commandes simples et rapides:
www.ate.ch/pa
Questions? Tél. 031 328 58 38
annonces@ate.ch



DOMAINE DE LA DEVINIÈRE

Willy & Lucienne Cretegny

101 Rte du Mandement

Genève - Suisse

Tél. +4122 753 22 87

Mobile: +4179 626 08 25

Site web: www.la-deviniere.ch

E-mail: info@la-deviniere.ch

Location d'une salle dans le vignoble



Mehr als nur ein Grill



www.dugrill.ch

Une assurance protection juridique circulation n'est pas un luxe. Beat Kempter, responsable des assurances ATE, explique pourquoi.

« Un avocat peut coûter jusqu'à 300 francs de l'heure »

Magazine ATE: Pourquoi devrais-je conclure une assurance protection juridique circulation ATE?

Beat Kempter: Les litiges dans la circulation ne sont pas rares. Un accident de la circulation est vite arrivé et la définition des responsabilités n'est pas toujours claire. Personne n'est à l'abri de fausses accusations, d'une amende inconsiderée ou même d'un retrait de permis excessif. Souvent un conseil juridique par téléphone suffit, mais parfois l'intervention d'un expert ou d'un avocat est indispensable.

Quand une telle assurance est-elle une aide précieuse?

Les situations sont diverses. La

protection juridique circulation s'avère très utile dans de nombreux cas, comme par exemple: quand les responsabilités d'un accident ne sont pas clairement établies; quand la facture de réparation d'une voiture dépasse largement le devis établi; ou quand trois jours après l'achat d'une voiture d'occasion, la boîte de vitesse rend l'âme.

Combien peut coûter un litige de la circulation?

Les coûts varient selon la nature du litige. Le tarif horaire d'un avocat peut grimper jusqu'à 300 francs, voire plus. Un litige qui se prolonge peut ainsi représenter plusieurs dizaines de milliers de francs. Ces dernières

années, les frais d'avocat et de tribunaux ont pris l'ascenseur. En outre, selon le nouveau code de procédure, les coûts de procès et de tribunal doivent être financés à l'avance par le plaignant.

Quelle est l'étendue des prestations de l'assurance?

La protection juridique circulation ATE couvre tous les véhicules (voitures, motos, scooters, vélos) d'un ménage, sans devoir donner les numéros de plaque d'immatriculation. Le service juridique de Protekta assure le conseil juridique et la représentation des intérêts. Les frais d'avocat, de tribunal et d'expertise sont pris en charge jusqu'à un maximal de 250 000 francs (couverture monde: 50 000 francs).

Ma famille est-elle aussi assurée?

Toutes les personnes vivant dans le même ménage sont assurées. De plus, l'assurance est valable pour les personnes disposant de l'autorisation de conduire le véhicule et les passagers.

L'assurance est-elle aussi valable lors de mes vacances en Croatie?

Oui, les litiges sont couverts en Suisse, en Europe et dans le monde entier, selon le domaine juridique concerné.

Je ne suis pas motorisé, une protection juridique circulation fait-elle sens dans mon cas?

Protection juridique ATE

- Protection juridique ATE circulation: Fr. 90.-*
- Protection juridique ATE privée: Fr. 210.-*
- Protection juridique combinée (circulation et privée): Fr. 290.-*

* Les primes portent sur l'année civile. Réduction de 25% depuis le 1^{er} avril et de 50% depuis le 1^{er} juillet. Dès octobre, primes valables jusqu'à la fin de l'année suivante.

Assureur: Protekta Protection juridique SA

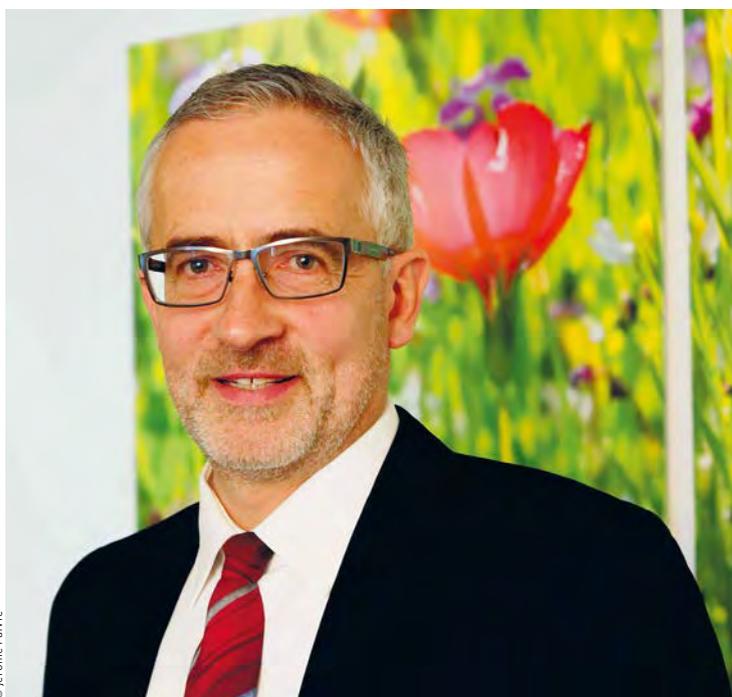
L'assurance ne concerne pas seulement les personnes qui possèdent une voiture ou une moto. Mais aussi les piétons, les cyclistes et les passagers de moyens de transport publics ou privés.

L'ATE propose-t-elle aussi une protection juridique privée?

Oui, la protection juridique privée propose une couverture large, dans de nombreux domaines juridiques importants. Par exemple le droit du travail, le droit du bail et celui de propriété, le droit des contrats (contrats de vente, etc.) ou encore le droit des patients. ■

Infos et souscription

www.assurance-ate.ch
Tél. 031 328 58 12



© Jérôme Favre

Beat Kempter est responsable des assurances auprès de l'ATE.

Assurance responsabilité civile privée et ménage ATE

Et comment est assuré
votre vélo électrique?



Accédez immédiatement à nos services:

- par tél. au **031 328 58 22** ou
- par internet à l'adresse **www.assurance-ate.ch**

Pour une mobilité
d'avenir

ate

Dessin du mois

Deuxième tube routier au Gothard: Frida Bünzli plaide pour la variante à moindres frais des tubes « Do it yourself ».



Mots croisés

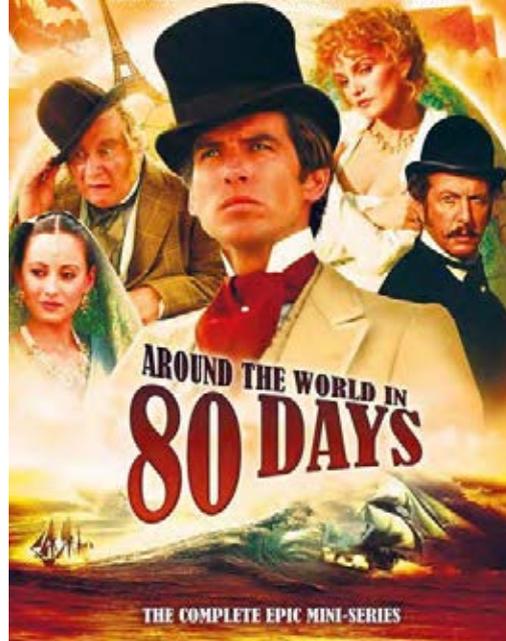
ROSE À LA CHAMBRE ROUGE ET NOIRE	HOMME DU NORD COURAGE	GROS TITRE PUISSANCE	VOISINE DU RHIN OBTINT	VOULURENT PETIT RONGEUR
7				
FRIMEUSES CIMENT				9
		À SEC AVANT LE VERBE		6
SOMMETS AU PÉROU AVANT VOUS			4	DURILLON COUPLE
	ENCORE JAMAIS VUE OBSTACLE		3	
PARTICULES SALÉ, POIVRÉ		EUROPE ABRÉGÉE PETIT SAINT		POSSESSIF
	5			8
DISTANCÉE	VÉLO			RÉPONSE À RÉFÉRENDUM
	2		ÉPREUVE	1

1	2	3	4	5	6	7	8	9
---	---	---	---	---	---	---	---	---

Sudoku

		2						1
			5					3 9
8				4				
	7				1			
		9				6		
			4				7	
				2				1
6 9					8			
	5					4		

Solutions en page 30



Pierce Brosnan tient le rôle de Phileas Fogg dans le film « Le tour du monde en 80 jours ». Un esprit de pionnier incarné par toute la famille dont nous cherchons le nom.

Qui sont ces pionniers ?

« Le tour du monde en 80 jours » est le titre du célèbre roman d'aventures que Jules Verne a écrit en 1873. Phileas Fogg, gentilhomme anglais interprété par l'élégant Pierce Brosnan dans le film de 1989, parcourt le globe terrestre après un pari: en train, en bateau à vapeur, à dos d'éléphant, de nouveau en train à vapeur, etc. Le récit s'inspire du tour du monde de l'américain George Francis Train – cela ne s'invente pas! – qui a tracé la route après l'ouverture du canal de Suez, en 1870.

Nous sommes à la recherche de toute une famille ayant un esprit de pionnier comme celui de G.F. Train. Trois hommes, représentant autant de générations. Le grand-père a établi deux records d'altitude dans les années 1930 en ballon à hydrogène. Le père a battu le record du monde de plongée sous-marine avec son bathyscaphe, alors qu'il aurait aimé devenir astronaute. Et le fils, sur les traces de son grand-père, s'est élancé dans les airs, en ballon ainsi qu'à bord d'autres aéronefs. Suivant la coutume familiale, il a

aussi battu un record en 1999 et en vise un nouveau.

Comment se fait-il que plusieurs générations d'une même famille partagent le goût de l'aventure au point de prendre des risques et de se dépasser pour établir un nouveau record? L'esprit de pionnier se transmet-il par le lait maternel? « Mon éducation me fait voir la vie comme quelque chose qu'il faut explorer », a affirmé le représentant de la troisième génération. Certains de ses anciens camarades de classe se souviennent qu'il ne se distin-

guait pas par ses résultats en gym. Mais il a le feu sacré. Il a suivi une formation de vol de 850 heures à un âge où il ne lui restait que quelques cheveux sur la tête, noblesse et soif de découverte obligent. Ah oui, son grand-père a inspiré le personnage du professeur Tournesol, ami de Tintin. Et celui-là, tout le monde le connaît!

Stefanie Stäuble

Quel est le nom de cette famille de pionniers ?

A gagner: un voyage à Paris d'une valeur de Fr. 1400.–

TGV Lyria assure 22 liaisons quotidiennes entre la Suisse et la France. Gagnez avec TGV Lyria et Frantour un voyage pour deux personnes à Paris, comprenant deux nuitées avec petit déjeuner à l'Hôtel Mercure Montparnasse****. Trajet aller/retour en 1^{ère} classe, service Lyriapremière inclus (gastronomie à bord, magazines et journaux).



© Sylvain Meillasson

Veillez adresser votre réponse

« Quel est le nom de cette famille de pionniers ? » jusqu'au 13 mai 2015 à: Magazine ATE, Concours, case postale 8676, 3001 Berne, ou www.ate.ch/concours ou concours@ate.ch

Solution du concours précédent:

Bertha Benz.

Lauréat d'un vélo électrique Stromer ST1 d'une valeur de Fr. 4320.–: **Martin Deuter, Schüpfen BE**

Prix offert par



PROCHAIN NUMÉRO

Le temps des vacances

L'édition voyages du Magazine ATE portera un regard sur le « Tourisme lent » en Suisse. Nous visiterons notamment le Parc naturel Jura vaudois avec un biologiste qui a de nombreuses histoires à raconter. Nous nous rendrons aussi sur et au bord de l'eau: en canoë entre Büren an der Aare et Soleure, sur une péniche le long du Canal du Midi et à vélo en Méditerranée.



© Parcs suisses

Trail de la grande traversée de Madère Portugal

Le trail running se développe à Madère et des madériens de plus en plus nombreux s'y adonnent, surtout en fin de semaine. Une épreuve de trail et ultratrail y a même vu le jour. Les sentiers variés entre côtes, forêts, cultures, villages ou crêtes acérées, parfois paisibles le long de levadas agrémentées de tunnels ou par endroit exigeants avec des séries de marches en pierres ou dominant des précipices, offrent aux sportifs une expérience inoubliable. Voici une grande traversée de l'île d'est en ouest par ses plus beaux parcours.

Randonnée en liberté à partir de CHF 840

8 jours / 7 nuits, du 1er avril au 31 octobre 2015

Traversée des crêtes, ambiance montagne et côtes sauvages

Une vision complète de Madère et ses panoramas

Possibilités de raccourcir ou rallonger les étapes

Davantage d'informations dans le programme détaillé*
ou sur www.voyages-via-verde.ch



© F. Weber

Soleil de Cerdagne-Capcir France/Pyrénées

Cette itinérance confortable ponctuée de bains d'eaux chaudes en plein air permet de découvrir le patrimoine reconnu de la Cerdagne puis les paysages somptueux et les lacs du Capcir. Les randonneurs de tous niveaux apprécieront la souplesse de l'itinéraire: options douces ou variantes plus longues permettant de gravir quelques sommets célèbres!

Randonnée en liberté à partir de CHF 515

7 jours/6 nuits, du 15 juin au 30 septembre 2015

Plaisir d'un bain thermal en extérieur

Train jaune pour voyager dans le temps

Différents niveaux de randonnées

Davantage d'informations dans le programme détaillé*
ou sur www.voyages-via-verde.ch



© La Balaguère

Réservations et conseils: tél. 0848 823 824

info@voyages-via-verde.ch – www.voyages-via-verde.ch

Les partenaires voyages de l'ATE



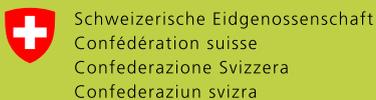
voyages via verde
un produit de l'Arcatour SA

*à commander par la carte de commande dans le rabat de la couverture, par courriel ou via internet

GOMMEZ VOTRE EMPREINTE ÉCOLOGIQUE!

FREINAGE PLUS COURT.
MOINS DE BRUIT.
ÉCONOMIE DE CARBURANT.

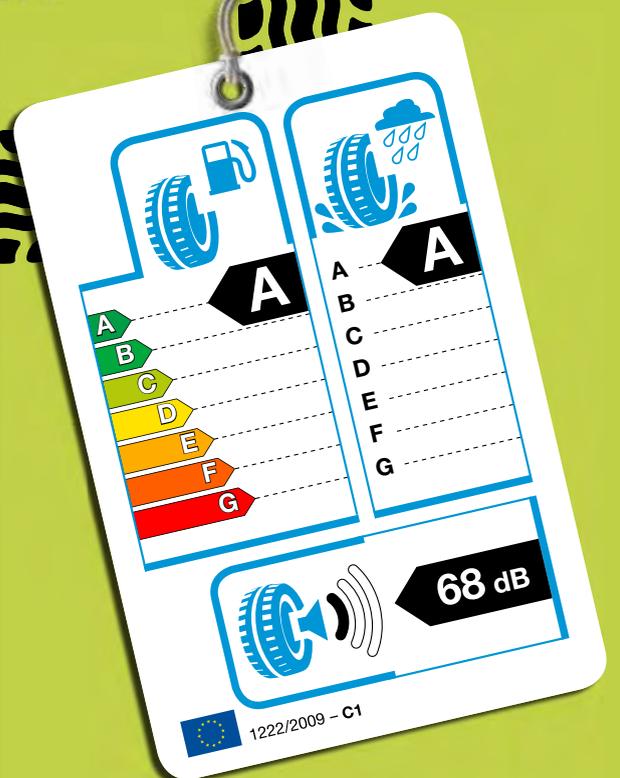
WWW.ETIQUETTE-PNEUS.CH



Office fédéral de l'énergie OFEN

Office fédéral des routes OFROU

Office fédéral de l'environnement OFEV



1222/2009 - C1